METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Ev 28 augustus 2024

Agenda

Datum	28-08-2024
Aanvang	18:00
Locatie	Markt 87, 2611 GS Delft, zaal nader te bepalen
Voorzitter	K.J. Kayadoe
Eindtijd	19:45

Indien u de vergadering wil bijwonen en/ of gebruik wil maken van uw spreekrecht dan kunt u een e-mail sturen aan: m.deheij@mrdh.nl.

Voor een goede organisatie van uw aanwezigheid en inspreekrecht, kunt u dit tot maximaal 24 uur van te voren aangeven. Mocht u later zijn en interesse hebben, neem contact met ons op en we kijken wat we voor u kunnen doen.

00.00.N B Agendabundel - openbaar

20240828 00 Agendabundel - Openbaar v1

01.00.N B 1. AcEV opening en mededelingen

20240828 1.0 Concept agenda Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat

02.00.N B Innovation Quarter - International Relations Program: rapportage trends & signalen

Tot dit agendapunt behoort geen agendapost.

20240828 2.0 Innovation Quarter rapport IRP Trends en Signalen Internationaal

03.00.N B Vaststellen conceptverslagen 20 maart 2024 en 22 mei 2024

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

20240828 3.0 conceptverslag 20 maart 2024
20240828 3.0 conceptverslag 22 mei 2024

04.00.N Ter informatie
B

AcEV 2024 Tabel met verzend- en aanleverdata stukken, (pré) adviezen

05.00.N Rondvraag en sluiting AcEV
B

06.00.N 2. Gezamenlijke vergadering AcEV - AcVA
B

07.00.N Opening en mededelingen gezamenlijke vergadering AcVa/AcEV
B

20240828 1.0 Concept agenda Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat

08.00.N Vaststellen conceptverslag vorige vergadering
B

09.00.N Opzet fase 2 evaluatie Gemeenschappelijke regeling MRDH
B

Ter vergadering worden de reflecties van de AB-bespreking van 5 juli en het vervolgproces van het evaluatietraject behandeld. De leden van de adviescommissies worden hierna in de gelegenheid gesteld hun (technische) vragen te stellen en tevens hun eerste eigen reflecties op de agendapost evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH te delen. Op woensdag 11 september vindt de definitieve advisering plaats tijdens een extra adviescommissievergadering.

20240828 3.0 Agendapost tweede fase evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH
20240828 3.0 Eindrapport evaluatie MRDH 2015-2023

10.00.NB 1e Bestuursrapportage MRDH 2024

20240828 4.0 B1 Aanbiedingsbrief AC 1e Bestuursrapportage MRDH 2024
20240828 4.0 B2 1e Bestuursrapportage MRDH 2024
20240828 4.0 B3 Begrotingswijzigingen 1e Bestuursrapportage MRDH 2024

11.00.NB Rode draden zienswijze begroting 2025

Ter vergadering wordt het gesprek gevoerd over de drie rode draden in de begroting 2025: het financiële ravijnjaar de lobby BDU de Mobiliteitsvisie MRDH. De bespreking van dit onderwerp wordt integraal, middels een woordelijk verslag, doorgeleid naar het algemeen bestuur. Tot dit agendapunt behoort geen adviesvraag. Na vaststelling op 26 augustus door het Dagelijks Bestuur zal bijlage 1 worden toegevoegd.

20240828 5.0 Agendapost Ontwerpbegroting MRDH 2025
20240828 5.0 B2 Aanbiedingsbrief voor de gemeenteraden Ontwerpbegroting 2025
20240828 5.0 B3 Ontwerpbegroting MRDH 2025
20240828 5.0 B4 Infographic MRDH begroting 2025 in e?e?n oogopslag

12.00.NB Ter informatie - Jaarstukken MRDH 2023

Ter informatie ontvangt u de door het algemeen bestuur vastgestelde Jaarstukken MRDH 2023.

Accountantsverslag MRDH 2023
Controleverklaring MRDH 2023

13.00.N B Rondvraag en sluiting gezamenlijke vergadering

Bundel - Adviescommissie Ev van 28 augustus 2024

00.00 .NB Agendabundel - openbaar

01.00 .NB 1. AcEV opening en mededelingen

20240828 1.0 Concept agenda Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat

02.00 .NB Innovation Quarter - International Relations Program: rapportage trends & signalen

Tot dit agendapunt behoort geen agendapost.

20240828 2.0 Innovation Quarter rapport IRP Trends en Signalen Internationaal

03.00 .NB Vaststellen conceptverslagen 20 maart 2024 en 22 mei 2024

20240828 3.0 conceptverslag 20 maart 2024
20240828 3.0 conceptverslag 22 mei 2024

04.00 .NB Ter informatie

AcEV 2024 Tabel met verzend- en aanleverdata stukken, (pré) adviezen

05.00 .NB Rondvraag en sluiting AcEV

06.00 .NB 2. Gezamenlijke vergadering AcEV - AcVA

07.00 .NB Opening en mededelingen gezamenlijke vergadering AcVa/AcEV

20240828 1.0 Concept agenda Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat

08.00 .NB Vaststellen conceptverslag vorige vergadering

09.00 .NB Opzet fase 2 evaluatie Gemeenschappelijke regeling MRDH

Ter vergadering worden de reflecties van de AB-bespreking van 5 juli en het vervolgproces van het evaluatietraject behandeld. De leden van de adviescommissies worden hierna in de gelegenheid gesteld hun (technische) vragen te stellen en tevens hun eerste eigen reflecties op de agendapost evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH te delen.
Op woensdag 11 september vindt de definitieve advisering plaats tijdens een extra adviescommissievergadering.

20240828 3.0 Agendapost tweede fase evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH
20240828 3.0 Eindrapport evaluatie MRDH 2015-2023

10.00 .NB 1e Bestuursrapportage MRDH 2024

20240828 4.0 B1 Aanbiedingsbrief AC 1e Bestuursrapportage MRDH 2024
20240828 4.0 B2 1e Bestuursrapportage MRDH 2024
20240828 4.0 B3 Begrotingswijzigingen 1e Bestuursrapportage MRDH 2024

11.00 .NB Rode draden zienswijze begroting 2025

Ter vergadering wordt het gesprek gevoerd over de drie rode draden in de begroting 2025:
het financiële ravijnjaar
de lobby BDU
de Mobiliteitsvisie MRDH.
De bespreking van dit onderwerp wordt integraal, middels een woordelijk verslag, doorgeleid naar het algemeen bestuur. Tot dit agendapunt behoort geen adviesvraag.
Na vaststelling op 26 augustus door het Dagelijks Bestuur zal bijlage 1 worden toegevoegd.

20240828 5.0 Agendapost Ontwerpbegroting MRDH 2025
20240828 5.0 B2 Aanbiedingsbrief voor de gemeenteraden Ontwerpbegroting 2025
20240828 5.0 B3 Ontwerpbegroting MRDH 2025
20240828 5.0 B4 Infographic MRDH begroting 2025 in één oogopslag

12.00 .NB Ter informatie - Jaarstukken MRDH 2023

Ter informatie ontvangt u de door het algemeen bestuur vastgestelde Jaarstukken MRDH 2023.

Accountantsverslag MRDH 2023
Controleverklaring MRDH 2023

Jaarverslag MRDH 2023

13.00 .NB Rondvraag en sluiting gezamenlijke vergadering

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

CONCEPTAGENDA

Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat

Woensdag 28 augustus 2024, 18.00 - 19.45 uur

Gemeentehuis Delft

Stadhuis Delft, zaal nader te bepalen, Markt 87, 2611 GS Delft

*Een broodmaaltijd voor de commissieleden staat vanaf **17.30 uur** klaar.*

Indien u niet aanwezig kunt zijn vragen, zien wij graag een afmelding tegemoet.

1. Vergadering AcEV, 18.00 – 18.45 uur

1. **Opening en mededelingen**
   - Vaststellen van de agenda.

2. **Innovation Quarter - International Relations Program: rapportage trends & signalen**
   Gevraagd aan de adviescommissie:
   Kennis te nemen van de presentatie van Innovation Quarter (IQ) inzake het International Relations Program

   Toelichting:
   In het verleden heeft u gevraagd om geïnformeerd te worden over de werkzaamheden van Innovation Quarter. Tijdens deze vergadering wordt nader ingegaan op een deel van de werkzaamheden die IQ in opdracht van de MRDH uitvoert. Als bijlage is het rapport toegevoegd.

3. **Vaststellen conceptverslagen 20 maart 2024 en 22 mei 2024**
   Gevraagd aan de adviescommissie:
   U wordt gevraagd het verslag van de adviescommissie van **20 maart 2024** en het verslag van de adviescommissie van **22 mei 2024** vast te stellen.

   Indien u vragen of opmerkingen over de verslagen heeft, wordt u verzocht deze van tevoren door te geven via m.deheij@mrdh.nl.

4. **Ter informatie**
   - Verzend- en vergaderdata adviescommissie EV 2024

5. **Rondvraag en sluiting AcEV**
   U kunt uw eventuele inhoudelijke vragen die u bij de rondvraag wilt stellen van te voren mailen aan m.deheij@mrdh.nl.

2. Gezamenlijk deel met AcVa 18.45 – 19.45 uur

1. **Opening en mededelingen gezamenlijke vergadering AcVa/AcEV**

2. **Vaststellen conceptverslag vorige vergadering**
   U wordt gevraagd het verslag van de gezamenlijke adviescommissie van **19 juni 2024** vast te stellen.

Indien u vragen of opmerkingen over de verslagen heeft, wordt u verzocht deze van tevoren door te geven via m.deheij@mrdh.nl.

3. Opzet fase 2 evaluatie Gemeenschappelijke regeling MRDH
Gevraagd aan de adviescommissie:
Te adviseren op de aanpak voor de tweede fase van de evaluatie Gemeenschappelijk Regeling MRDH.

Toelichting:
Op 3 november 2023 heeft het algemeen bestuur het plan van aanpak voor de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling MRDH vastgesteld. Daarmee is invulling gegeven aan artikel 8.3 van de Gemeenschappelijke Regeling, waarin is benoemd dat de Gemeenschappelijke Regeling na 10 jaar wordt geëvalueerd. De evaluatie is in twee fasen opgedeeld. Fase 1, een factbased onderzoek door een externe partij ter onderbouwing voor de beantwoording van de vraag van artikel 8.3a is inmiddels afgerond. Fase 2 betreft de vertaling van de bevindingen naar de wijze waarop doorontwikkeling van de MRDH kan worden vormgegeven.

4. 1e Bestuursrapportage MRDH 2024
Toelichting:
Het dagelijks bestuur informeert op grond van de Financiële Verordening MRDH 2015 het algemeen bestuur tweemaal per jaar met een tussentijdse Bestuursrapportage over de realisatie van de begroting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De inrichting van de Bestuursrapportage sluit aan bij de indeling van de vastgestelde begroting. De Bestuursrapportage gaat in op afwijkingen, zowel wat betreft de financiën als de te leveren prestaties. De Bestuursrapportage heeft betrekking op alle taakvelden van de MRDH en rapporteert over de realisatie van de begroting.

De Bestuursrapportage wordt ter informatie in de adviescommissievergadering geagendeerd.

5. Rode draden zienswijze begroting 2025
Gevraagd aan de adviescommissie:
Het algemeen bestuur te adviseren over de wijze waarop de rode draden uit de gemeentelijke zienswijzen op de ontwerpbegroting MRDH 2025 beantwoord worden.

Toelichting:
Met elkaar. Voor elkaar. Dat is het motto van de Strategische Agenda van de MRDH. Daarin staat hoe 21 gemeenten samen de bereikbaarheid gaan verbeteren en de economie vernieuwen. De begroting geeft de financiële onderbouwing voor het jaar 2025. De beschikbare financiële middelen bepalen in belangrijke mate het succes van de Strategische Agenda. Daarnaast is de begroting de weergave van de manier waarop 21 gemeenten gemeenschappelijk geld uitgeven aan de inhoudelijke opgaven in onze regio. Na vrijgave door het dagelijks bestuur doorloopt de begroting tussen 24 april en 17 juli 2024 de zienswijze periode. Op 18 juli 2024 worden de op dat moment ontvangen zienswijzen gedeeld met de adviescommissie. Op 14 augustus 2024 worden de definitieve zienswijzen en de rode draden aan de adviescommissie verzonden. De nota van beantwoording wordt na behandeling in het DB van 26 augustus 2024 nagezonden aan de adviescommies.

6. Ter informatie
- Jaarrekening MRDH 2024

7. Rondvraag en sluiting gezamenlijke vergadering

Volgende vergadering:
Woensdag 11 september 2024
19.00 – 20.00 uur
Stadhuis gemeente Schiedam

Spreekrecht
Belangstellenden die gebruik willen maken van het spreekrecht dienen dit tenminste 24 uur voor de aanvang van de vergadering kenbaar te maken (via m.deheij@mrdh.nl) onder vermelding van uw naam, het onderwerp waarover gesproken zal worden en het belang dat daarbij aan de orde is. Het spreekrecht heeft uitsluitend betrekking op de in de agenda vermelde onderwerpen. Bij opening van de vergadering, wordt aan belanghebbende het recht verleend in te spreken. Iedere spreker krijgt maximaal vijf minuten spreektijd. Indien er meerdere sprekers zijn bepaalt de voorzitter in overleg met de commissie de totale voor belanghebbende beschikbare spreektijd en de volgorde van sprekers.

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Investor Relations Programma 2023

Rapportage Trends & Signalen
Internationaal Vestigingsklimaat



Metropoolregio Rotterdam Den Haag / Provincie Zuid-Holland

IR Programma

Doelstellingen:

- monitoring van het Nederlandse en regionale vestigingsklimaat
- verankering van bestaande activiteiten bij reeds gevestigde investeerders
- ondersteuning bij realisatie van mogelijke uitbreidingsprojecten
- inzetten van buitenlandse bedrijven bij de werving van nieuwe investeerders

Uitvoering:

- *Door de drie Zuid-Hollandse Investor Relations partners:*
  - InnovationQuarter (IQ)
  - Rotterdam Partners (RP)
  - The Hague & Partners (THP)
- *In opdracht van*
  - Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA - onderdeel MinEZK)
  - Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)

IR Programma

Uitgangspunten:

- 3.142 buitenlandse vestigingen in Zuid-Holland (2.398 binnen de MRDH)
- IR partners bezoeken jaarlijks minimaal 288 bedrijven bij voorkeur op hoogste managementniveau (96 elk), strategische bedrijven krijgen voorrang
- Organiseren evenementen gericht op verankering buitenlandse bedrijven
- Volgen training ten behoeve van professionalisering op IR-vlak
- De drie individuele rapportages voor de NFIA worden samengevoegd tot één rapportage voor geheel Zuid-Holland, met een sterke focus op de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

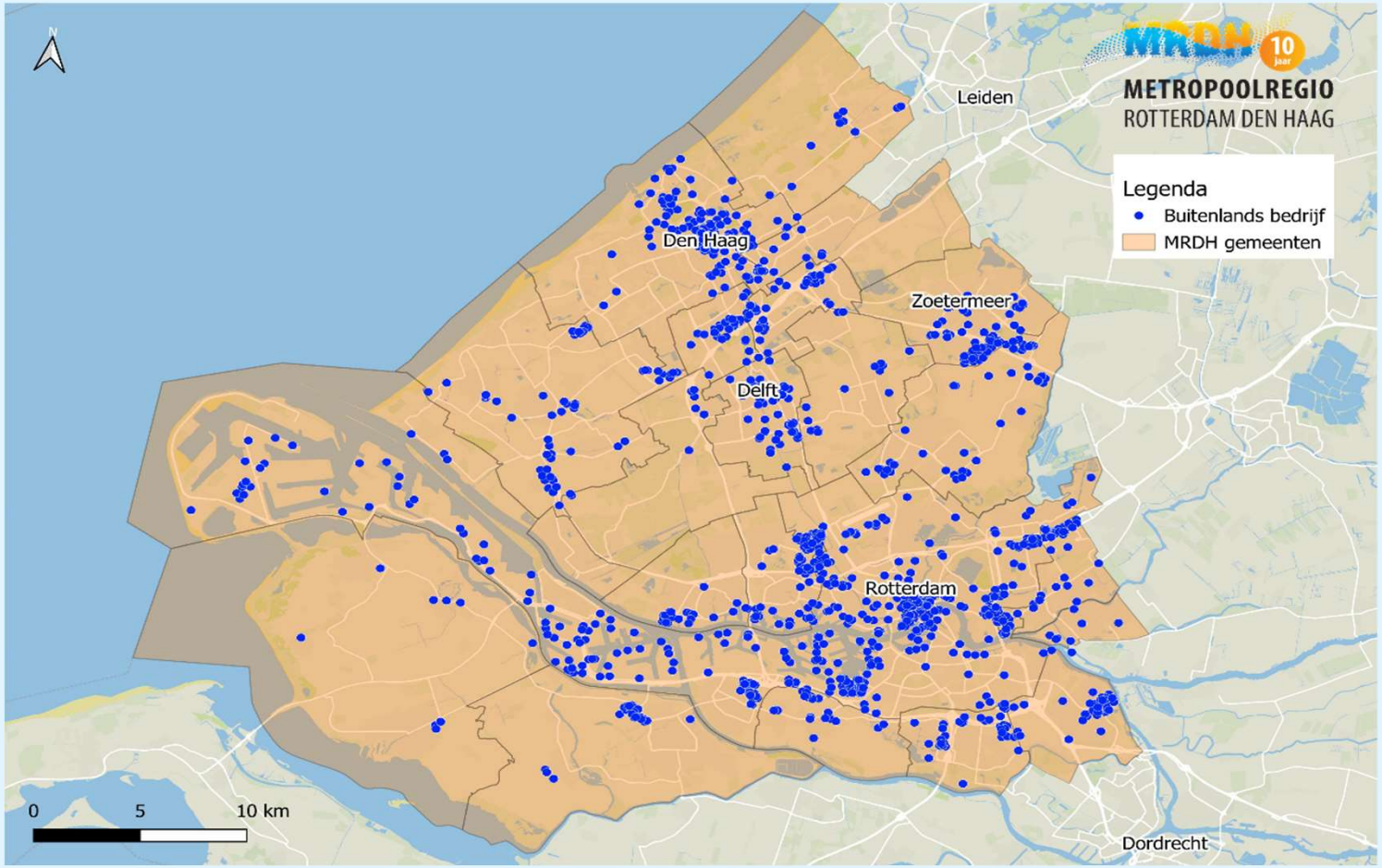
Financiering:

- De totale waarde van het IR-Programma in Zuid-Holland bedraagt €450.000:
- Hiervan wordt €225.000 gefinancierd door NFIA en €140.000 door MRDH
- Overige €85.000 vanuit de eigen middelen (inzet) van de drie IR partners

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

IR Programma

Spreiding buitenlandse vestigingen binnen de MRDH-regio 2023:



Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Resultaten 2023

Aantal bedrijfsbezoeken plaatsgevonden in 2023:

	Unieke bedrijfsbezoeken	Waarvan strategische accounts*	Waarvan confirmed accounts**
Door InnovationQuarter	111	13	34
Door Rotterdam Partners	122	18	30
Door The Hague Business Agency	97	9	19
Totaal bezocht	**330**	**40**	**83**

Alleen unieke bedrijfsbezoeken worden in de bovenstaande tabel meegenomen, dubbele bezoeken zijn uitgesloten. Van de 330 bedrijven werden er 4 in gezamenlijkheid door twee IR partners bezocht. Daarnaast zijn er 7 bedrijven meerdere malen in het jaar bezocht. Voor de rapportage werd dan ook de inhoud van alle 337 bezoekverslagen geanalyseerd.

*Bezoek gebracht aan bedrijf aangemerkt als strategisch door NFIA en regiopartner. In 2023 werden in Zuid-Holland 51 bedrijven als nationaal strategisch aangemerkt. Landelijk zijn dat er circa 250. Een strategisch bedrijf wordt bij voorkeur gezamenlijk met de NFIA bezocht

**Bezoek gebracht aan bedrijf aangemerkt als Confirmed (bedrijf dat in de afgelopen 3 jaar nieuw gevestigd is). Nationaal is de afspraak dat de verantwoordelijke acquisitieorganisatie een nieuw gevestigd bedrijf in de eerste drie jaar minimaal 1 keer per jaar bezoekt.

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Herkomstland

Land van herkomst	#		Land van herkomst	#		Land van herkomst	
China	58		Switzerland	5		Indonesia	1
United States	54		Belgium	5		Ireland	1
United Kingdom	39		Australia	4		Italy	1
Japan	24		Israel	4		Kenya	1
Nederland*	21		Sweden	4		Malaysia	1
India	16		Singapore	3		Mexico	1
France	11		Argentina	2		Norway	1
South Africa	11		Denmark	2		Palestinian Territory	1
Germany	9		Finland	2		Poland	1
South Korea	9		Kuwait	2		Saudi Arabia	1
Turkey	8		Spain	2		Serbia	1
Canada	7		Austria	1		Somalia	1
Brazil	6		Bosnia and Herzegovina	1		Thailand	1
Taiwan	6		Egypt	1			330

* Buitenlandse NGO’s zijn in NL geregistreerd als Nederlandse stichting. Ook enkele buitenlandse start- en scale up’s kiezen ervoor om zich als Nederlands bedrijf te registreren

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Bezochte bedrijven per gemeente

gemeente	aantal	gemeente	aantal
Den Haag	122	Hoeksche Waard	2
Rotterdam	117	Katwijk	2
Leiden	15	Noordwijk	2
Delft	14	Oegstgeest	2
Rijswijk	9	Hillegom	1
Westland	7	Papendrecht	1
Zoetermeer	5	Pijnacker-Nootdorp	1
Capelle a/d IJssel	5	Leidschendam-Voorburg	1
Berkel en Rodenrijs	4	Voorschoten	1
Schiedam	4	Wassenaar	1
Dordrecht	3	Zoeterwoude	1
Hendrik-Ido-Am	3	Zwijndrecht	1
Ridderkerk	3	Anders	4*
Albrandswaard	2		
Alphen a/d Rijn	2	**Totaal**	**337****
Barendrecht	2	*(*Anders zijn moederbedrijven die in buitenland werden bezocht)*	
		*(**Van de 330 unieke bedrijven werden 7 bedrijven 2x bezocht)*	

IR Projecten 2023

Totaal aantal succesvol afgeronde IR projecten met bestaande investeerders

- In 2023 werden er in Zuid-Holland 15 projecten met bestaande investeerders succesvol afgerond. Van de 15 projecten landden er 14 binnen de MRDH, in Rotterdam, Den Haag en Westland. In Leiden vond 1 uitbreiding plaats.
- Het bij deze 14 projecten om:
  - uitbreidingen van bestaande activiteiten
  - toevoegingen van nieuwe activiteiten bij de reeds bestaande
  - verhuizingen vanuit elders in Nederland
  - of behoud van bestaande activiteiten
- In 2022 waren er nog 20 succesvolle projecten met reeds gevestigde buitenlandse bedrijven in de regio. De teruggang met 25% heeft alles te maken met de nieuwe ‘From Volume to Value’ strategie, waarbij de 3 acquisitiepartners samen met het gehele Invest in Holland netwerk hebben besloten zich alleen nog te richten op projecten met ‘een toegevoegde waarde’. Oorzaak voor deze aanscherping is de krapte op de arbeidsmarkt en gebrek aan woonruimte en zakelijke objecten.

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague. & Partners

10 Aandachtspunten

De belangrijkste trends & ontwikkelingen uit 2023 waren:

1. Zwalkend regeringsbeleid t.a.v. belastingen, duurzaamheidsplannen en aanpak stikstof.
2. Geopolitieke onrust: economische impact, onzekerheid, geen nieuwe investeringen.
3. Personeelstekort blijft uitdaging, betreft niet meer alleen technisch geschoold talent.
4. Elektriciteitsnet overbelast: onzekerheid nieuwe aansluiting vertraagt verduurzaming.
5. Energieprijs blijft hoog: concurrentiepositie energieslurpende sectoren onder druk.
6. Inflatiedruk nog merkbaar, hoge personeelskosten en rentestand maakt kapitaal duur.
7. Schaarse industriële en logistieke bouwgrond, weinig her te ontwikkelen terreinen.
8. Woningmarkt blijft krap en de prijzen erg hoog.
9. Negatief publiek sentiment richting multinationals en kennismigranten.
10. Toenemend protectionisme: Inflation Reduction Act, maar ook EU zelf beperkt.

Geopolitiek

Impact Geopolitieke ontwikkelingen:

- MRDH regio en met name Rotterdam is sterk afhankelijk van import en export van goederen. Onrust in de wereld treft direct de toeleveringsketens in de haven. Over 2023 nam de overslag af met ruim -6% en voor de containeroverslag was dit zelfs -7%. Beide oorlogen hebben direct impact op de wereldhandel en ook nog eens op de doorvaart via de Rode Zee, die door steeds meer schepen wordt gemeden. Zo worden de rederijen en terminals in de haven direct geraakt. Bovendien veroorzaken de oorlogen vertraging in de levering van goederen voor vele andere bedrijven in de regio.
- Protectionisme vanuit de VS zorgt ervoor dat Amerikaanse bedrijven met een vestiging in Europa hun nieuwe investeringen toch in de VS doen. Het trekt zelfs (grote) bedrijven uit Europa aan om Europa te verruilen voor investeringen in de VS. De gunstige fiscale regelingen van de Inflation Reducation Act zijn aantrekkelijk voor bedrijven actief in zonne-, wind- en kernenergie, waterstof, maar ook voor de ontwikkeling en productie van duurzame goederen zoals elektrische auto's.
- De relatie met China is bekoeld en de 3 acquisitiepartners richten zich alleen nog op bedrijven die actief zijn in 'niet-kritieke' sectoren. Steeds meer Nederlandse bedrijven halen hun productie weer terug naar NL om niet te afhankelijk van China te blijven. Het hoge aantal bezoeken aan Chinese bedrijven kom voort uit het hoge aantal landingen in voorgaande jaren en de verplichting om ze in de eerste 3 jaar te blijven bezoeken.

Arbeid

Arbeidsmarkt

- De krapte op de arbeidsmarkt zet bedrijven ertoe aan zelf met oplossingen te komen zoals het intern opleiden of bijscholen van personeel. Opkomende trend is het omscholen van eigen personeel. Steeds vaker wordt intern gekeken of er verborgen talent in huis is dat ook ander werk kan doen.

- Bij gebrek aan gespecialiseerd personeel in NL, werft een groot aantal bedrijven actief buiten de landsgrenzen. De 30% regeling voor kennismigranten wordt vaak genoemd als belangrijke voorwaarde van het vestigingsklimaat. De versobering ervan eind 2023 heeft erg veel onrust veroorzaakt bij deze categorie bedrijven.

- Opvallende trend is dat bedrijven meer stagiairs en trainees aan weten te trekken dan in voorgaande jaren. Dat is een positieve ontwikkeling voor het behoud van talent voor de regio.

- Het tekort aan technisch personeel, met name in de Rotterdamse regio houdt aan, in de Leidse regio betreft het juist tekorten in de life science en biomedische sector. In zijn algemeenheid is overal in de regio een tekort aan software engineers. In deze categorie worden relatief veel buitenlandse kenniswerkers door de bedrijven aangetrokken. Dit zijn ook veelal zeer goed betaalde banen.

Belasting



Belastingklimaat en andere financiële vestigingsfactoren

- Het recente vertrek van hoofdkantoren van grote Nederlandse multinationals als Shell, Unilever en DSM heeft geen gunstige uitwerking op de aantrekkelijkheid van het Nederlandse investeringsklimaat. Nederlands had juist een sterke reputatie als het gaat om een solide fiscaal klimaat. In 2005 werd beloofd om de dividendbelasting t.z.t. af te schaffen. Dit is uiteindelijk niet gebeurd terwijl zowel Shell als Unilever daar wel op hadden geanticipeerd.

- De aankondiging van versobering van de 30% regeling eind 2023 veroorzaakte nog een extra onrust, niet alleen bij buitenlandse bedrijven die veel expats in dienst hebben, maar zoals we hebben kunnen zien ook bij ASML. Bedrijven die sterk afhankelijk zijn van deze expats moeten hun langjarige plannen bijstellen omdat er plotseling een niet voorziene belastingtegenvaller ingecalculeerd moet worden. Overigens worden naast multinationals ook juist heel veel, vaak buitenlandse start-ups en scale-ups getroffen door deze maatregel, voor wie de regeling juist een reden was om naar NL te verhuizen.

- Het niet nakomen van fiscale beloftes en het ad hoc aanpassen van fiscale regelingen creëert het imago van een onberekenbare en onbetrouwbare overheid en schaadt het vestigingsklimaat.

Innovatie

Innovatie

- De bedrijven die door InnovationQuarter bezocht werden maakten ook het vaakst gebruik van de WBSO- en Innovatiebox regelingen. Dit zijn belastingvoordelen voor het doen van onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten in Nederland. De regelingen werden in vrijwel alle sectoren toegepast van agri & food, life sciences & health tot high tech systems en aerospace.

- Wel geeft een aantal bedrijven aan dat de voorwaarden om gebruik te maken van de regelingen ingewikkeld zijn en dat ze soms teveel moeten prijs geven.

- In 2023 is ook het pilot-programma Strategic Expansion Partnership gestart. Dit houdt in dat samen met reeds gevestigde buitenlandse bedrijven wordt gekeken naar uitbreiding van nieuwe activiteiten met een toegevoegde waarde. Zo wordt naast bijvoorbeeld een productie- of verkooplocatie in Nederland, samen met het management, gekeken naar andere ecosystemen die relevant zijn voor het moederbedrijf. Vervolgens worden proposities ontwikkeld om het moederbedrijf te verleiden om te investeren in bijvoorbeeld R&D activiteiten in Nederland.

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Trends

Locaties en Infrastructuur

- In de regio Rotterdam zijn bedrijven erg tevreden over het OV en veel personeel is dagelijks afhankelijk van trein, metro of bus. De bereikbaarheid van delen van het havengebied en specifiek de Maasvlakte laat vaak wel te wensen over.
- Ondanks een recordjaar met ruim 2,2 miljoen passagiers blijft de verbinding van en naar Rotterdam The Hague Airport met het OV onduidelijk aangegeven voor met name buitenlands personeel. Met de auto vinden ze het overigens prima bereikbaar.
- Internationaal ingestelde bedrijfsverzamelconcepten blijven onverminderd populair bij buitenlandse bedrijven. Vooral als er ook een community is ingericht (en de voertaal Engels is), zoals 42 Workspace, WTC's van Den Haag en Rotterdam, CIC Rotterdam, Leiden Bio Science Park, IWG Business Centers, The Hague Security Delta, The Hague Tech, RDM Campus, YES!Delft, NL Space Campus, Unmanned Valley Valkenburg en World Horti Center.
- Op een aantal locaties binnen de metropoolregio, waaronder in de centrumgebieden van Rotterdam en Den Haag ontstaan nu op de 'a-locaties' tekorten aan kantoorruimte.
- Voor bedrijfsruimtes en bedrijfskavels zijn de tekorten nijpend aan het worden. De mogelijkheid om activiteiten uit te breiden, zeker in de maakindustrie, wordt steeds complexer.

Trends

Locatie & Infrastructuur

- Bedrijven zijn over het algemeen erg blij met de locatie vanwege de geclusterde ecosystemen in Zuid-Holland. Ze hebben gemakkelijk toegang tot diensten, gelijkgestemde bedrijven, relevant onderzoek en talent en tevens community building.

- Op een aantal locaties binnen de metropoolregio, waaronder centrum Rotterdam en Den Haag ontstaan nu op de ‘a-locaties’ tekorten aan kantoorruimte.

- Voor bedrijfsruimte (industriële ruimte) en bedrijfskavel zijn al langer tekorten waarneembaar en dat zal aanhouden de komende jaren. De mogelijkheden om bijvoorbeeld maakindustrie aan te trekken en of bestaande activiteiten uit te breiden wordt steeds complexer.

- Voor bedrijfsruimte (industriële ruimte) en bedrijfskavel zijn al langer tekorten waarneembaar en dat zal aanhouden de komende jaren. De mogelijkheden om bijvoorbeeld maakindustrie aan te trekken en of bestaande activiteiten uit te breiden wordt steeds complexer.

Trends

Quality of Life

- Bedrijven en hun personeel blijven de kwaliteit van leven in Nederland, en in deze regio, enorm waarderen. Expats ervaren hier ook veel geluk, mede dankzij het ontbreken van een taalbarrière. Dit maakt het voor mensen die overwegen te verhuizen naar regio Zuid-Holland vanuit het buitenland aantrekkelijk, en draagt bij aan het gemak van het aantrekken van talent naar deze regio.
- De inperking van de 30% regeling heeft een negatief effect op de expatgemeenschap zelf en creëert ongelijkheid tussen expats die hier net iets eerder waren dan de nieuwkomers.
- Enkele bedrijven zijn wat negatiever over de verkiezingsuitslag in november 2023 met de ‘ruk naar rechts’ en de negativiteit en onzekerheid die wordt gecreëerd rondom de positie van internationale werknemers.
- Ook het voornemen om Nederlands als voertaal op bepaalde universitaire opleidingen in te voeren veroorzaakte een negatief sentiment bij de internationale (business) gemeenschap
- Een aantal andere vertegenwoordigers benoemde de zeer krappe woningmarkt en de zeer hoge prijzen voor relatief weinig vierkante meters zorgwekkend.

Trends

Duurzaamheid

- Bij 20% van de bezochte bedrijven was dit een onderwerp dat actief besproken werd. Bij diverse pas gestarte start-ups speelt dit geen rol omdat ze eerst moeten zien te overleven. Een enkeling houdt zich bezig met recycling of hebben zonnepanelen op het dak geplaatst en een elektrisch wagenpark geleast.
- Opvallende nieuwe onderwerpen zijn circulariteit en het gebruik van biomaterialen. Waar deze onderwerpen vroeger met terugwerkende kracht werden geïmplementeerd wordt nu vooraf al nagedacht over deze onderwerpen voordat productie überhaupt wordt opgestart.
- De impact op accounts in de Haagse regio manifesteert zich in de vorm van kansen. Kansen voor Tech bedrijven om middels digitale toepassingen efficiënter te werken, te reizen of te produceren. Enkele NGO's dragen de SDG doelstellingen actief uit en trachten dat ook te stimuleren bij partners en sectoren in de Haagse regio.
- Enkele grote corporates hebben speciale teams te hebben die zich bezighouden met duurzaamheid (ook Corporate Social Responsibility).
- Net als in voorgaande jaren kunnen niet alle bedrijven hun weg vinden naar de juiste regelingen/subsidies/programma's

Sectoren



HTSM & Aerospace

- De HTSM groeit gestaag in zijn algemeenheid vooral de sectoren IT, AI en Quantum technologie. Al deze high tech sectoren zitten in de lift, soms gevoed door bedrijven als ASML soms ook door de hoog aangeschreven onderwijs en onderzoeksinstellingen die op wereldniveau mee tellen en waar bedrijven zich graag mee willen afficheren.
- House of Quantum in Delft is een fysieke locatie waar ook buitenlandse quantumbedrijven zich vestigen. De relatie met de beta faculteiten van universiteiten en hogescholen is voor veel bedrijven van belang, met name voor het aantrekken van talent.



- De regionale aerospace markt groeit rap: vooral drones en satellieten worden in toenemende mate ingezet voor defensie en veiligheidsdoeleinden. Buitenlandse bedrijven vragen steeds vaker naar contacten bij Defensie, EDF of de NAVO.
- Daarnaast staat de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart in Nederland goed op de kaart. Ook de vele investeringen in Sustainable Aviation Fuel en in NL trekken internationale aandacht.
- In zijn algemeenheid doet de energietransitie het goed en zijn er vele nieuwe, duurzamere investeringen aangekondigd, onder andere in de waterstoftransitie.
- Met name op ruimtevaartgebied hebben andere landen aantrekkelijkere subsidieregelingen en trekken zij aan bedrijven uit Zuid-Holland.

Sectoren

Maritiem & Haven / Handel & Logistiek

- De metropoolregio telt zo'n 300 buitenlandse bedrijven die actief zijn in de sector Maritiem & Haven en Handel & Logistiek. Zij worden dus direct getroffen door de geopolitieke situatie in de wereld en zien afname in overslag en langere vaarroutes.
- De tekorten aan containers (gedurende Covid) zijn weer genormaliseerd en ook de transportkosten voor het verkeer over de weg zijn weer gestabiliseerd. Wel worden nu extra kosten gemaakt voor omvaren vanwege dreigingen in de Rode Zee.
- In toenemende mate blijven ook de buitenlandse bedrijven de energietransitie in de haven volgen, zoals duurzame walstroom of elektrisch varen, omdat dit vrijwel nergens anders in de wereld op deze schaal plaatsvindt.

Agro & Food

- De agri/Food sector is uit het dal geklommen na de energiecrisis, maar is daardoor nog steeds terughoudend in het doen van grote investeringen.
- Industriële en logistieke kavels zijn schaars en dat zorgt voor uitdagingen als men nieuwe investeringen wil plegen of bestaande activiteiten wil uitbreiden.

Sectoren



Cybersecurity

- De markt voor veiligheid en cybersecurity trekt enorm aan. Vooral vanwege hacking en randsomeware, maar tegenwoordig ook vanwege (indirecte) spionage door Rusland en China.
- Cyberaanvallen zijn een reëel probleem voor bedrijven en overheid en de markt naar cybersecurity oplossingen neemt significant toe. Bedrijven uit de sector zijn positief over de komst van de NAVO top naar Den Haag in 2025, omdat dit internationale aandacht en een nieuwe boast aan de regionale security sector kan geven.



Life Sciences & Health

- In de farmaceutische industrie vinden sinds 2023 veel reorganisaties en overnames plaats die ook bij de vestigingen in NL onrust veroorzaken. Het overgrote deel van de bedrijven in deze sector zijn dochterondernemingen van buitenlandse corporates.
- De sector zelf richt zich in Nederland steeds meer op cel- en gentherapieën die ook in NL nieuwe kansen creëren. Niet alleen is de kennis hier toonaangevend maar ook de hele keten tot en met het transport van ‘personalised medicine’ van en naar patiënten in heel Europa is hier optimaal.

Sectoren

Non-Profit & Non-Governmental Organizations (NGO)

- In de gesprekken met accounts uit de verschillende sectoren komt een wisselend beeld naar voren ten aanzien van hun marktomstandigheden. Een aantal NGO's weet het spotlicht op zich gericht door de velen internationale conflicten die spelen. Dit levert hen nieuwe projecten op.
- Uit onderzoek blijkt dat de internationale organisaties een significante rol spelen in de Haagse regio, met 491 internationale organisaties en bijna 20.000 directe banen.



Energie

- Met de bekendmaking van miljarden investering door buitenlandse bedrijven Neste, Shell en Varo Energy in Sustainable (Aviation) Fuel productiefaciliteiten in de Rotterdamse haven plus investering in waterstofcentrales (o.a. ook Shell) is de toekomst van Rotterdam als leverancier van duurzame energie voor heel Europa zo goed als gegarandeerd. Dit zijn ook nog eens private investering van enkele miljarden, waaruit het langere termijn commitment van deze bedrijven met de Haven en Nederland voor de lange termijn blijkt.
- De offshore wind sector heeft het dan weer wat moeilijker in 2023 door inflatie en krapte in de supply chain. De partijen die van conventionele energie naar duurzame vormen dienen over te stappen zijn positiever en zien marktpotentieel ontstaan.

IR Events 2023

Evenementen waar buitenlandse bedrijven (Bu) aan deelnamen:

Naam evenement	Datum	Organisator	Aantal Deelnemers
The Hague Energized #1	24-01-2023	The Hague & Partners	125 (15 Bu)
The Peace & Justice New Year's Reception	02-02-2023	The Hague & Partners / Gem Den Haag	150 (28 Bu)
The Hague Energized #2	20-04-2023	The Hague & Partners	110 (13 Bu)
Aerospace Delta Agenda	22-05-2023	InnovationQuarter	120 (15 Bu)
Zuid-Afrikaanse Business Braai	14-06-2023	InnovationQuarter en Rotterdam Partners	40 (35 Bu)
The Hague Energized #3	14-09-2023	The Hague & Partners	90 (15 Bu)
Prinsjesdaglunch	19-09-2023	TH&P / Gem Den Haag / IO	180 (28 Bu)
Rotterdam Red Carpet Dinner 2023	02-10-2023	Rotterdam Partners	250 (40 Bu)

IR Partners

Deze rapportage werd opgesteld door de 3 Investor Relations (IR) Partners in Zuid-Holland:

InnovationQuarter
Niels Krol (niels.krol@innovationquarter.nl)

Rotterdam Partners
Unal Sezisli (u.sezisli@rotterdampartners.nl)

The Hague Business Agency
Laurens Kok (l.kok@thehague.com)

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

CONCEPTVERSLAG

Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat

woensdag 20 maart 2024
Gemeentehuis Schiedam, Stadserf 1, Schiedam
18.00 – 19.00 uur

Aanwezig

Aanwezig AcEV		Afwezig	
Capelle a/d IJssel	H. Groenendijk	Albrandswaard	R. Hondebrink
Capelle a/d IJssel	L. Feuth	Barendrecht	N. Jansen
Delft	K.H.M. Wattel	Barendrecht	M. Troost
Delft	E. Brussaard	Capelle a/d IJssel	C.A.J. Schaatsbergen
Den Haag	C. Peeck	Nissewaard	N. Kiers-de Goeij
Krimpen a/d IJssel	J. Jacobs	Nissewaard	S.A.W. van Uden
Lansingerland	B. Weerheim	Pijnacker-Nootdorp	S. Kleewein
Maassluis	M.L. Boekestijn	Vlaardingen	S.D. Solleveld
Midden-Delfland	R.E. Vieira	Voorne aan Zee	M. van der Velden
Pijnacker - Nootdorp	G. Klapwijk	Wassenaar	G.L.M. Nijman
Ridderkerk	K.J. Kayadoe (vz.)	Wassenaar	M. Bellekom-Vogels
Ridderkerk	G.M. Verweij	Westland	R.M.A. Nederpel
Ridderkerk			
Rijswijk			
Voorne aan Zee	A. Witte	**MRDH**	
Wassenaar	I. van de Marel	C. Mourik	Secretaris – Alg. directeur
Westland	C. van der Mark	C. Stoppelenburg	Adviseur EV
Zoetermeer	M.J. Meurs-Troch	M. de Heij	Bestuurszaken
		M. Baidjoe	Bestuurszaken

1. Opening en mededelingen

- De voorzitter opent de vergadering en licht toe dat de vergadering live zal worden uitgezonden op de website van de gemeente Schiedam en dat de opname ook achteraf kan worden bekeken op de website van de MRDH. Momenteel wordt gekeken naar de mogelijkheden om direct via de website van de MRDH uit te zenden.
- Hartelijk welkom aan alle aanwezigen en aan dhr. David Beijer van YES!Delft, die het onderwerp Region of the Future zal toelichten en daarnaast ook welkom aan mevr. Christel Mourik (Secretaris- Algemeen Directeur MRDH), die bij afwezigheid van mevr. Marjolein Steinebach aanwezig is als secretaris voor de vergadering.
    - Er is daarnaast een bericht van afmelding ontvangen van: Richard Hondebrink (Albrandswaard);
    - Cor Schaatsbergen (Capelle aan den IJssel);
    - Nathalie Kiers – de Goeij (Nissewaard);
    - Stephan van Uden (Nissewaard); Saskia Kleewein (Pijnacker-Nootdorp);
    - Stefanie Solleveld (Vlaardingen);
    - Maria van der Velden (Voorne aan zee);
    - Maria Bellekom (Wassenaar);
    - Gerbrand Nijman (Wassenaar).

2. Region of the future (informerend)

Medio 2022 is er gestart met het programma Region of the Future (https://www.regionofthefuture.nl/). Een innovatieprogramma van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en YES!Delft. In dit programma ontwikkelen multidisciplinaire teams slimme, schone, gezonde en duurzame nieuwe technologie, die bijdraagt aan oplossingen voor de grote regio-overstijgende uitdagingen uit de Groeiagenda Zuid-Holland. Het programma loopt nu ongeveer anderhalf jaar en er zijn al honderden studenten uit wo, hbo en mbo bereikt, er zijn in potentie nieuwe startups en er wordt actief samengewerkt met 11 van de 21 MRDH gemeenten.
Dhr. David Beijer neemt de leden van de commissie mee langs de resultaten uit de eerste ander halfjaar. Op 3 april 2024 zullen deze resultaten ook worden gedeeld met de bestuurscommissie EV.

Het agendapunt staat als informerend geagendeerd. Tijdens de vergadering wordt er actief geluisterd en stellen de commissie leden een aantal vragen, deze zijn direct beantwoord en derhalve niet opgenomen in het schriftelijke verslag.
Op de hieronder genoemde webpagina kunt u de vergadering inclusief presentatie en de gestelde vragen terugkijken.
Vergadering Adviescommissie Ev 20 maart 2024 20-03-2024 Metropoolregio Rotterdam Den Haag (notubiz.nl)

3. **Vaststellen conceptverslag 29 november 2023**
   Het verslag van de adviescommissie van **29 november 2023** wordt ongewijzigd vastgesteld.

4. **Ter informatie**
   -

5. **Rondvraag**
   -

De voorzitter dankt alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 18.51 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag d.d. **28 augustus 2024**

de (plv.) secretaris,	de voorzitter,
Jos Wassens	Karin Kayadoe

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

CONCEPTVERSLAG

Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat

woensdag 22 mei 2024
Raadszaal Stadhuis Delft, Markt 87
18.00 – 19.00 uur

Aanwezig

Barendrecht	M. Troost
Capelle a/d IJssel	H. Groenendijk
Capelle a/d IJssel	L. Feuth
Delft	K.H.M. Wattel
Delft	E. Brussaard
Krimpen a/d IJssel	J. Jacobs
Lansingerland	B. Weerheim
Leidschendam-Voorburg	L.C. Kortman-de Wit
Maassluis	M.L. Boekestijn
Midden-Delfland	F.J. van Lion
Pijnacker - Nootdorp	G. Klapwijk
Pijnacker - Nootdorp	S. Kleewein
Ridderkerk	K.J. Kayadoe (vz.)
Rijswijk	E. Woudstra
Rotterdam	J. Nunnely
Wassenaar	M. Bellekom-Vogels
Westland	C. van der Mark
Zoetermeer	M.J. Meurs-Troch

Afwezig

Capelle a/d IJssel	C.A.J. Schaatsbergen
Den Haag	C. Peeck
Lansingerland	J. Meuldijk
Voorne aan Zee	M. van der Velden
Wassenaar	I. van der Marel

MRDH

C. Mourik	Secretaris – Alg. directeur
J. Wassens	Manager Strategie en Bestuur
H. van Rijn	Adviseur EV
M. de Heij	Bestuurszaken
M. Baidjoe	Bestuurszaken

1. Opening en mededelingen

- De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de leden. Dhr. Robert Simons is aanwezig als portefeuillehouder voor de bijdrageregeling. Daarnaast licht de voorzitter toe dat de vergadering live zal worden uitgezonden op de website van de gemeente Delft en dat de opname ook achteraf kan worden bekeken op de website van de MRDH. De volgende vergadering zal live worden uitgezonden via de website van de MRDH.
- Mevr. Christel Mourik (Secretaris- Algemeen Directeur MRDH), is bij afwezigheid van mevr. Marjolein Steinebach aanwezig als secretaris voor de vergadering.
  - Er is daarnaast een bericht van afmelding ontvangen van:
  - Cor Schaatsbergen (Capelle aan den IJssel);
  - Caroline Peeck (Den Haag);
  - Jean Paul Meuldijk (Lansingerland);
  - Maria van der Velden (Voorne aan Zee);
  - Irma van der Marel (Wassenaar).
- Vaststellen van de agenda
  De voorzitter vraagt of de agenda zoals die voorligt kan worden vastgesteld. De agenda wordt vastgesteld.

2. Voorstel Bijdrageregeling Economisch Vestigingsklimaat 2025

Dhr. Robert Simons neemt het woord en geeft een toelichting. Vervolgens geeft mevr. Christel Mourik een presentatie.

Hierna neemt de voorzitter het woord en licht de wijze van bespreking van de adviesvragen voor. Besloten wordt om onderstaande preadvies discussiepunten inzake betrokkenheid en adviezen over het beoordelingskader in één keer te bespreken en de

commissieleden het woord te geven. Tijdens het gesprek, concludeert de voorzitter in samenspraak met de leden af.

Onderstaand de preadviespunten, naar aanleiding van de adviesvraag en de punten die tijdens de informatiesessie en/of schriftelijk zijn ingebracht.

- Adviesvraag: **"Hoe wilt u betrokken worden" – preadvies discussiepunten**

1. ***Informeren over de projectenlijst (ook bekend als projectenpijplijn)*** *op het moment dat er nog mogelijkheden zijn aan te haken vóór besluitvorming in BcEV.*
2. ***Informeren welke aanvragen binnengekomen*** *zijn en terugkoppelen op welke thema's/onderwerpen nog geen projecten op zijn. De adviescommissieleden "uitnodigen" om proactief gemeente in te gaan.*
3. ***Informeren als kennis uit projecten beschikbaar is****.*

De voorzitter geeft het woord aan dhr. Cor van der Mark die zich afvraagt of in hoeverre de invloed van de AcEV reikt en of het dan wenselijk is om de commissie invloed te geven vóór het beslismoment. Naar zijn mening niet vanwege vertraging proces, omvang van gelden en het feit dat het AcEV geen doorzettingsmacht heeft voor een negatief advies. Dhr. Cor van der Mark zou graag jaarlijks adviseren op de werking van de regeling.

Mevr. Karin Wattel vraagt om een nader toelichting inzake punt 3: ***Informeren als kennis uit projecten beschikbaar is****.* Mevr. Christel Mourik geeft aan dat punt 3 gaat over kennis delen, met name gericht op de uitvoering, indien er relevante informatie beschikbaar is en niet enkel en alleen als het project ten einde loopt.

Mevr. Joan Nunnely zou graag vaker dan 1x per jaar een monitor ontvangen om afstand van de commissie te voorkomen en meer grip te hebben op het uitvoerende deel van de regeling.

De voorzitter vraagt aan de leden van de commissie of dit aan het advies moet worden toegevoegd. Uit de meerderheid van stemmen, blijkt dat dit niet zal worden toegevoegd aan het advies.

Mevr. Elze Woudstra zou graag punt 3 nader specificeren. Meer informatie is niet nodig, máár wel zicht op welke informatie wanneer beschikbaar is en wordt dit dan ook actief gedeeld.

De voorzitter stelt voor om het woord actief toe te voegen, de leden van de commissie kunnen hiermee instemmen.

Mevr. Joan Nunnely, ziet graag een specificatie van "actief". Wat levert dit op voor de leden van de AcEV, is met deze informatie een meer controlerende rol mogelijk?

De voorzitter denkt mee en zou hier ook graag een vorm geeft aan dat we in deze commissie 5 keer per jaar bij elkaar komen, en dat de vorm van informeren wel in lijn moet blijven met de hoeveelheid tijd die er beschikbaar is.

Mevr. Kristel Wattel geeft aan dat het wellicht mogelijk om vanuit de drie besluitvormingsrondes bij de BcEV een groslijst te maken met projecten en deze te delen.

Mevr. Christel Mourik reageert en geeft aan dat haar beeld uit de discussie is, dat de leden van de AcEV vanuit doelmatigheid graag nader mee wil kijken en dat de P&C cyclus hier een gewenst antwoord op zou kunnen zijn. In de bestuursrapportage staat opgenomen wat we doen en waar afwijkingen zijn, op deze manier kan worden voldaan aan de wens van de commissie om effectief te sturen en worden extra rapportages voorkomen.

De voorzitter vraagt aan de leden of hiermee ingestemd kan worden, de leden van de commissie gaan hiermee akkoord om vervolgens verder te gaan met discussie over de volgende ingebrachte preadvies punten.

- ***Adviezen inzake beoordelingskader – preadvies discussiepunten***

1. ***Beoordeel projecten breder dan de Strategische agenda****: ook projecten die aansluiten bij ontwikkelingen op nationaal niveau, bij de laatste technologische ontwikkelingen, en bijvoorbeeld projecten die leiden tot een groeifondsaanvraag.*
2. *Brede welvaart is belangrijk en de adviescommissie **ondersteunt het voorstel om brede welvaart kwalitatief mee te wegen** in de beoordeling van projecten.*
3. *De adviescommissie **ondersteunt het voorstel om kleine projecten op dezelfde criteria te beoordelen** als grote projecten, maar de administratieve lasten te verlichten zodat er meer aandacht kan gaan naar de werkelijke uitvoering.*
4. *Beoordeel niet alleen kwantitatief met scores, want niet alles is te kwantificeren en het moet wel duidelijk zijn wat er achter de scores zit. **Onderbouwing en kwalitatieve aspecten (toelichtingen) zijn ook belangrijk.***
5. *De **adviesrol vanuit de MRDH-werkorganisatie moet mogelijk blijven** in het voortraject van het bijdrageproces (van vooraanvraag tot definitieve aanvraag).*
6. ***Privaat-publieke samenwerkingen binnen projecten moeten mogelijk blijven**.*

Dhr. Brecht Weerheim wil graag reageren en geeft aan dat ‘Brede Welvaart’ een breed concept is, er wordt landelijke gewerkt met veel verschillende indicatoren. Zijn advies is om een beperkt aantal indicatoren te kiezen, welke passen bij de doelen uit de strategische agenda om zodoende bewustzijn te activeren over de impact die het project creëert voor de regio. Bovenstaande opmerking hoeft niet aan het beoordelingskader en advies worden toegevoegd, maar zou meegenomen kunnen worden in de uitwerking later dit jaar.

Dhr. Cor van der Mark wil zich terughoudend opstellen om “brede welvaart” mee te nemen als indicator die ervoor kan zorgen dat een bijdrage niet verleend wordt. Het begrip is belangrijk, máár als adviescommissielid ziet hij geen meerwaarde om hier als commissielid Economisch Vestigingsklimaat over te beslissen.

Mevr. Christel Mourik reageert en geeft aan dat met het opwerken van de Strategische Agenda MRDH 2023 -2026, afgesproken is om er voor te zorgen dat het begrip “Brede Welvaart” deel uitmaakt van het DNA van de organisatie en de uitvoering op de gebieden van Mobiliteit en Economisch Vestingsklimaat. Door deze afspraak is het ook een begrip wat meegenomen wordt in de totstandkoming van de nieuwe bijdrageregeling.

Dhr. Gert-Jan Klapwijk wil graag reageren en sluit aan bij dhr. Robert Simons en tot op zekere hoogte bij dhr. Cor van der Mark. Hij herkent dat het begrip in de Strategische agenda is opgenomen, voor de bijdrage regeling ziet hij graag een nadere uitwerking op

toepasbaarheid in verband met de (on)mogelijkheid tot toetsen van projecten op een breed begrip als ‘brede welvaart’.

Mevr. Eva Brussaard geeft aan dat het goed is dat erbij projecten rekening houden met het toetsingscriterium brede welvaart en niet alleen te toetsen op economische welvaart.

Mevr. Kristel Wattel geeft aan dat er kwalitatieve indicatoren waarover brede consensus is, ook is er net een kamerbrief uitgekomen over dit onderwerp. Goed om te kijken naar het verdien vermogen van een project, máár ook naar brede welvaart en welzijn en dit dan kwalitatief te onderbouwen.

Dhr. Gert-Jan Klapwijk wil voorkomen dat een weinig concreet toetsingscriterium als ‘Brede Welvaart’ er voor zorgt dat een project niet uitgevoerd zal worden terwijl het wel primair bijdraagt aan de doelen die gesteld zijn voor Economisch Vestigingsklimaat.

Dhr. Cor van der Mark, ziet graag dat het begrip bestuurlijk wordt vastgesteld om discussie te voorkomen.

Mevr. Elze Woudstra geeft aan dat het begip ‘Brede Welvaart’ inmiddels breed gedragen wordt in de Nederlands politiek. De betekenis ligt in het verlengde van: “breder kijken dan alleen de financieel economische gevolgen”. Er zijn algemene kaders beschreven in kamerbrieven etc. waarmee je het begrip uit zou kunnen werken voor de bijdrageregeling. Een nieuwe discussie over de definitie van het begrip is niet nodig.

De voorzitter vraagt of de leden in kunnen stemmen met de toevoeging om brede welvaart kwalitatief, langs de lijnen van bestaande kaders mee te nemen in de beoordeling van projecten. De leden van de commissie stemmen in met deze toevoeging.

Tot slot worden er door mevr. Eva Brussaard en mevr. Kristel Wattel nog een aantal praktische vragen gesteld met betrekking tot de borging van de samenwerking met de verschillende partijen in de regio.

Mevr. Christel Mourik geeft aan de voorstellen voor de nieuwe bijdrageregeling niet gaan over verandering van de bouwstenen van de regeling, máár over de werking van de regeling. De kracht van de versterking van de bijdrageregeling in relatie tot het Economisch Vestigingsklimaat blijft geënt op de samenwerking tussen publieke en private partijen, tussen kennisinstellingen en het bedrijfsleven. Dit is wederom opgenomen in de nieuwe regeling.

De voorzitter sluit met instemming van de leden van de adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat het onderwerp af. In afstemming met de voorzitter zal de adviesbrief aan de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat opgesteld worden, zodat deze in de besluitvorming van 05 juni 2024 kan worden meegenomen door de leden van de BcEV.

3. Ter informatie conceptverslag 20 maart 2024

De voorzitter geeft aan dat vanwege de gezamenlijke vergadering met de leden van de adviescommissie Vervoersautoriteit op 20 maart jl. het vaststellen van het conceptverslag zal worden doorgeschoven.

4. Ter informatie

-

5. Rondvraag

-

De voorzitter dankt alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 18.48 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag d.d. **28 augustus 2024**

de secretaris (plv),	de voorzitter,
Jos Wassens	Karin Kayadoe

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Verzendingen en vergaderingen adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat 2024

Data 2024	AcEV 20 mrt	AcEV 22 mei	AcEV 19 jun	AcEV 28 aug	AcEV 09 okt	AcEV 20 nov
Verzending stukken informatiesessie	**Wo 28 feb**	**Wo 10 april**	**Wo 29 mei**	*	**Wo 18 sep**	**Wo 30 okt**
Informatiesessie	**Wo 06 maart**	**Wo 17 april**	**Wo 5 jun**	*	**Wo 25 sep**	**Wo 06 nov**
Deadline preadvies	**Wo 13 maart**	**Wo 15 mei**	**Wo 12 jun**	*	**Wo 02 okt**	**Wo 13 nov**
Verzending gebundelde input preadvies	**Uiterlijk 2 dagen voorafgaand aan de vergadering**	**Uiterlijk 2 dagen voorafgaand aan de vergadering**	**Uiterlijk 2 dagen voorafgaand aan de vergadering**	**Uiterlijk 2 dagen voorafgaand aan de vergadering**	**Uiterlijk 2 dagen voorafgaand aan de vergadering**	**Uiterlijk 2 dagen voorafgaand aan de vergadering**
Behandeling AcEV	Wo 20 mrt	Wo 22 mei	Wo 19 jun	Wo 28 aug	Wo 9 okt	Wo 20 nov

*****= *i.v.m. het zomerreces worden deze data nader afgestemd en teruggekoppeld*

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

CONCEPTAGENDA

Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat

Woensdag 28 augustus 2024, 18.00 - 19.45 uur

Gemeentehuis Delft

Stadhuis Delft, zaal nader te bepalen, Markt 87, 2611 GS Delft

*Een broodmaaltijd voor de commissieleden staat vanaf **17.30 uur** klaar.*

Indien u niet aanwezig kunt zijn vragen, zien wij graag een afmelding tegemoet.

1. Vergadering AcEV, 18.00 – 18.45 uur

1. **Opening en mededelingen**
   - Vaststellen van de agenda.

2. **Innovation Quarter - International Relations Program: rapportage trends & signalen**
   Gevraagd aan de adviescommissie:
   Kennis te nemen van de presentatie van Innovation Quarter (IQ) inzake het International Relations Program

   Toelichting:
   In het verleden heeft u gevraagd om geïnformeerd te worden over de werkzaamheden van Innovation Quarter. Tijdens deze vergadering wordt nader ingegaan op een deel van de werkzaamheden die IQ in opdracht van de MRDH uitvoert. Als bijlage is het rapport toegevoegd.

3. **Vaststellen conceptverslagen 20 maart 2024 en 22 mei 2024**
   Gevraagd aan de adviescommissie:
   U wordt gevraagd het verslag van de adviescommissie van **20 maart 2024** en het verslag van de adviescommissie van **22 mei 2024** vast te stellen.

   Indien u vragen of opmerkingen over de verslagen heeft, wordt u verzocht deze van tevoren door te geven via m.deheij@mrdh.nl.

4. **Ter informatie**
   - Verzend- en vergaderdata adviescommissie EV 2024

5. **Rondvraag en sluiting AcEV**
   U kunt uw eventuele inhoudelijke vragen die u bij de rondvraag wilt stellen van te voren mailen aan m.deheij@mrdh.nl.

2. Gezamenlijk deel met AcVa 18.45 – 19.45 uur

1. **Opening en mededelingen gezamenlijke vergadering AcVa/AcEV**

2. **Vaststellen conceptverslag vorige vergadering**
   U wordt gevraagd het verslag van de gezamenlijke adviescommissie van **19 juni 2024** vast te stellen.

Indien u vragen of opmerkingen over de verslagen heeft, wordt u verzocht deze van tevoren door te geven via m.deheij@mrdh.nl.

3. Opzet fase 2 evaluatie Gemeenschappelijke regeling MRDH
Gevraagd aan de adviescommissie:
Te adviseren op de aanpak voor de tweede fase van de evaluatie Gemeenschappelijk Regeling MRDH.

Toelichting:
Op 3 november 2023 heeft het algemeen bestuur het plan van aanpak voor de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling MRDH vastgesteld. Daarmee is invulling gegeven aan artikel 8.3 van de Gemeenschappelijke Regeling, waarin is benoemd dat de Gemeenschappelijke Regeling na 10 jaar wordt geëvalueerd. De evaluatie is in twee fasen opgedeeld. Fase 1, een factbased onderzoek door een externe partij ter onderbouwing voor de beantwoording van de vraag van artikel 8.3a is inmiddels afgerond. Fase 2 betreft de vertaling van de bevindingen naar de wijze waarop doorontwikkeling van de MRDH kan worden vormgegeven.

4. 1e Bestuursrapportage MRDH 2024
Toelichting:
Het dagelijks bestuur informeert op grond van de Financiële Verordening MRDH 2015 het algemeen bestuur tweemaal per jaar met een tussentijdse Bestuursrapportage over de realisatie van de begroting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De inrichting van de Bestuursrapportage sluit aan bij de indeling van de vastgestelde begroting. De Bestuursrapportage gaat in op afwijkingen, zowel wat betreft de financiën als de te leveren prestaties. De Bestuursrapportage heeft betrekking op alle taakvelden van de MRDH en rapporteert over de realisatie van de begroting.

De Bestuursrapportage wordt ter informatie in de adviescommissievergadering geagendeerd.

5. Rode draden zienswijze begroting 2025
Gevraagd aan de adviescommissie:
Het algemeen bestuur te adviseren over de wijze waarop de rode draden uit de gemeentelijke zienswijzen op de ontwerpbegroting MRDH 2025 beantwoord worden.

Toelichting:
Met elkaar. Voor elkaar. Dat is het motto van de Strategische Agenda van de MRDH. Daarin staat hoe 21 gemeenten samen de bereikbaarheid gaan verbeteren en de economie vernieuwen. De begroting geeft de financiële onderbouwing voor het jaar 2025. De beschikbare financiële middelen bepalen in belangrijke mate het succes van de Strategische Agenda. Daarnaast is de begroting de weergave van de manier waarop 21 gemeenten gemeenschappelijk geld uitgeven aan de inhoudelijke opgaven in onze regio. Na vrijgave door het dagelijks bestuur doorloopt de begroting tussen 24 april en 17 juli 2024 de zienswijze periode. Op 18 juli 2024 worden de op dat moment ontvangen zienswijzen gedeeld met de adviescommissie. Op 14 augustus 2024 worden de definitieve zienswijzen en de rode draden aan de adviescommissie verzonden. De nota van beantwoording wordt na behandeling in het DB van 26 augustus 2024 nagezonden aan de adviescommies.

6. Ter informatie
- Jaarrekening MRDH 2024

7. Rondvraag en sluiting gezamenlijke vergadering

Volgende vergadering:
Woensdag 11 september 2024
19.00 – 20.00 uur
Stadhuis gemeente Schiedam

Spreekrecht
Belangstellenden die gebruik willen maken van het spreekrecht dienen dit tenminste 24 uur voor de aanvang van de vergadering kenbaar te maken (via m.deheij@mrdh.nl) onder vermelding van uw naam, het onderwerp waarover gesproken zal worden en het belang dat daarbij aan de orde is. Het spreekrecht heeft uitsluitend betrekking op de in de agenda vermelde onderwerpen. Bij opening van de vergadering, wordt aan belanghebbende het recht verleend in te spreken. Iedere spreker krijgt maximaal vijf minuten spreektijd. Indien er meerdere sprekers zijn bepaalt de voorzitter in overleg met de commissie de totale voor belanghebbende beschikbare spreektijd en de volgorde van sprekers.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Va

28 augustus 2024
Agendapunt 3.0

Onderwerp	Evaluatie Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Bestuurlijk trekker	Burgemeester van Bijsterveldt
Portefeuille	Anders
Aard bespreking	Adviserend

Gevraagd aan de adviescommissie

1. Adviseren over de door het Algemeen Bestuur voorgestelde aanpak van de tweede fase van de evaluatie
2. Adviseren over de thema's die aan de orde moeten komen bij de tweede fase van de evaluatie
3. Adviseren over de wijze waarop invulling is gegeven aan de betrokkenheid van gemeenteraden bij de tweede fase van de evaluatie

Context

Op 3 november 2023 heeft het Algemeen Bestuur het plan van aanpak voor de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling MRDH vastgesteld. Daarmee is gestart met het invulling geven aan artikel 8.3 van de Gemeenschappelijke Regeling, waarin is benoemd dat de Gemeenschappelijke Regeling na 10 jaar wordt geëvalueerd en wordt onderzocht of er voldoende grond is om de Gemeenschappelijke Regeling te continueren.

Overeenkomstig het plan van aanpak is de evaluatie in twee fasen opgedeeld:

- Deel 1: een factbased onderzoek uitgevoerd door een externe partij, dit ter onderbouwing voor het beantwoorden van de vraag van artikel 8.3a.
- Deel 2: vertaling van de bevindingen naar de wijze waarop doorontwikkeling van de MRDH vorm kan gegeven.

Op 22 juni 2024 heeft Berenschot het factbased onderzoek afgerond en ter bespreking aangeboden aan het bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Resultaten factbased onderzoek

Het onderzoek laat zien dat de samenwerking binnen de MRDH bestaanswaarde en meerwaarde heeft, zowel op Verkeer en Vervoer als op Economisch Vestigingsklimaat. In tien jaar is veel gebeurd en zijn binnen de beide pijlers veel resultaten geboekt. Dat daarbij niet alle doelstellingen uit 2014 zijn behaald heeft uiteenlopende verklaringen. Zo waren sommige doelstellingen dusdanig geformuleerd dat ze ambitieus waren, niet solitair vanuit alleen MRDH bereikt kunnen worden, dan wel afhankelijkheden kennen. Tenslotte heeft Corona veel impact gehad op de haalbaarheid van de doelstellingen.

Aanvullend op de hoofdlijn trekt Berenschot de volgende conclusies:

Verkeer en vervoer: Er is op dit beleidsterrein veel gepresteerd binnen een woelige context. Grote versterkingen in het netwerk zoals de E-lijn en de Hoekse Lijn worden gewaardeerd, net als de prominente en bepalende rol van MRDH in de investeringen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport zoals de Oude Lijn, de Oeververbinding Rotterdam en het Central Innovation District-Binckhorst. De rol van de MRDH voor het openbaar vervoer en de openbaar vervoerbedrijven tijdens de Coronaperiode wordt gewaardeerd en is van groot belang geweest. De MRDH heeft daarnaast een bijdrage geleverd aan een samenhangend verkeer en vervoersnetwerk, de samenwerking wordt zeer gewaardeerd – zowel door interne als externe stakeholders. Tegelijkertijd constateert Berenschot dat sommige ambities soms te groot zijn gebleken (bijvoorbeeld verkeersveiligheid en kwaliteit van stations).

Economisch vestigingsklimaat: Ook binnen deze pijler zijn herkenbare resultaten geboekt en is een bijdrage geleverd aan de economische vernieuwing van de regio. De samenwerking binnen deze pijler wordt gewaardeerd. Tegelijkertijd stelt Berenschot vast dat de impact van de MRDH op het economisch vestigingsklimaat en de concurrentiepositie met de huidige invulling beperkt is. Oorzaken zijn een onvoldoende collectief gedeelde visie en een nadruk op de operationele kant (bijvoorbeeld via de bijdrageregeling). Tenslotte staat de ambtelijke capaciteit niet in verhouding tot de oorspronkelijke ambities. Berenschot stelt ook vast dat met de nieuwe Strategische Agenda – waarin meer focus is aangebracht - eerste stappen zijn gezet om hier een antwoord op te geven alsook met het besluit van de bestuurscommissie op 3 juli om te komen tot een economische visie.

Democratische legitimiteit: Berenschot stelt vast dat de samenwerking binnen de MRDH in formele zin sterk is gelegitimeerd, op zichzelf en in vergelijking met andere gemeenschappelijke regelingen en samenwerkingsverbanden. Dit komt tot uitdrukking in de veelheid aan onderwerpen waarop vanuit gemeenteraden formele zienswijzen kunnen worden ingediend, het belang wat door het Algemeen Bestuur en de Bestuurscommissies wordt gehecht aan advisering van de Adviescommissies en de instrumenten die gemeenteraden hebben om bij te sturen. Tegelijkertijd concludeert Berenschot ook dat de ervaren legitimiteit (op onderdelen) beperkt is. Hier zit dus een duidelijke discrepantie tussen. Wederkerigheid daarbij is belangrijk: zowel de werkorganisatie MRDH, de bestuurders als de raadsleden hebben een rol te spelen waar het gaat om het vergroten van de ervaren legitimiteit. Een andere conclusie is dat participatie en het betrekken van andere partners punten van aandacht zijn.

Organisatie en samenwerking: De samenwerking binnen de MRDH heeft zich sterk ontwikkeld en het daarbij behorende besluitvormingsproces werkt naar behoren. Tegelijkertijd is er geen sprake van een lichte, effectieve en efficiënte samenwerking (zoals ooit beoogd bij de oprichting van de MRDH). Gelet op de grote belangen, behoeften van gremia en publieke middelen (>€ 600 miljoen/jaar) geeft Berenschot aan dat dit daarom verklaarbaar én verdedigbaar is. De ambtelijke organisatie is ondersteunend aan de samenwerking en wordt door de 21 gemeenten en partners zeer gewaardeerd.

Relatie met de Strategische Agenda
Eén van de aspecten van de evaluatie was om te onderzoeken of en in welke mate de doelstellingen van de regeling behaald zijn en daarmee hoe is bijgedragen aan de drijvers achter de samenwerking (‘een sterkere regio met betere kansen voor mensen door versterking van de onderlinge verbondenheid en economisch vestigingsklimaat'), wat dus betrekking heeft op de taakvelden van de MRDH. Met de aanbevelingen uit de evaluatie Berenschot kan de regio zich doorontwikkelen met als doel samenwerking ook in de toekomst maximaal te laten renderen voor inwoners, bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Motivering
1. Voorgestelde aanpak tweede fase van de evaluatie
In het plan van aanpak is opgenomen dat na afronding van fase 1 de uitvoering van de daadwerkelijke evaluatie wordt gestart, gericht op de doorontwikkeling van de MRDH. Gelet op de suggesties van Berenschot is het voorstel de tweede fase in te richten via 3 sporen:

a. Drie regionale werksessies waar een aantal overkoepelende, generieke thema’s breed worden besproken met raadsleden, wethouders en burgemeesters uit de 21 gemeenten

Tijdens drie werksessies wordt het gesprek gevoerd over de relevante thema’s die betrekking hebben op de doorontwikkeling van de MRDH. Het gaat om drie identieke sessies, met als hoofdthema de inhoudelijke doorontwikkeling MRDH op basis van thema's uit de evaluatie. Er wordt daarbij grote waarde gehecht aan een actieve (mogelijkheid tot) betrokkenheid van alle raadsleden en bestuurders. De planning is dat er drie regionale werksessies georganiseerd worden in september/ begin oktober, verspreid over de regio. De uitkomsten en suggesties van het factbased onderzoek uit fase 1 worden gebruikt als input voor de thema’s van de werksessies.

b. Bezoeken aan (commissies van) de 21 gemeenteraden, waarbij specifiek gesproken wordt over aandachtspunten die bij de betreffende gemeente leven

Uit de evaluatie blijkt dat de 21 gemeenten op verschillende wijze invulling geven aan hun betrokkenheid bij de MRDH. Daar waar tijdens de regionale werksessies een meer overkoepelend gesprek wordt gevoerd over de doorontwikkeling van de MRDH, wordt voorgesteld om aanvullend op deze werksessies actief de 21 gemeenten te bezoeken (combinatie van bestuurders en vertegenwoordigers werkorganisatie MRDH) om meer gefocust het gesprek te kunnen voeren over de gewenste doorontwikkeling van de Gemeenschappelijke Regeling. Hierbij kunnen dan gemeentespecifieke behoeften en aandachtspunten aan de orde komen. De resultaten van de gesprekken worden meegenomen in de rapportage die in december in het algemeen bestuur wordt besproken.

c. Een ambtelijk werkspoor om nader te verkennen hoe we deze samenwerking kunnen versterken en wat dat betekent voor de Gemeenschappelijke Regeling.

Tenslotte wordt, naast het bestuurlijke spoor, voorgesteld om ook een ambtelijk spoor in te richten. Via dit spoor kan het gesprek worden gevoerd over de wijze waarop de ambtelijke samenwerking versterkt kan worden, welke rollen de ambtelijke overleggen daarin hebben en hoe daarmee de verbinding met het bestuurlijke spoor vergroot kan worden. De gesprekken zijn bedoeld om te bespreken welke mogelijkheden er zijn om de werkwijze van de MRDH beter aan te laten sluiten op de werkwijze van de 21 gemeenten en v.v.

2. Voorgestelde thema’s die aan de orde komen tijdens de tweede fase
Op basis van de rapportage van Berenschot wordt voorgesteld de werksessies in vier thema’s te verdelen, te weten:
- Regionale samenwerking thema’s verkeer en vervoer
- Regionale samenwerking thema’s economisch vestigingsklimaat
- Raadsbetrokkenheid
- Betrokkenheid en participatie van partners en inwoners

Binnen deze thema's zal tijdens de sessies expliciet aandacht worden besteed aan de beleidsrijke punten die door gemeenten in het kader van de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling door diverse gemeenten zijn meegegeven. Ook zal aandacht worden besteed aan het onderzoek van de Rekenkamer Den Haag (verschenen op 8 juni 2024) waarin een vergelijk is gemaakt tussen verschillende modellen voor raadsbetrokkenheid.

Om de gemeenten de mogelijkheden te geven om binnen de eigen gemeente input op te halen voor de werksessies, wordt er twee werken voorafgaand aan de werksessies voor elke werksessie een korte notitie verspreid waarin het thema, de belangrijkste bevindingen uit fase 1 en de onderliggende vraagstukken worden toegelicht.

3. Betrokkenheid van gemeenteraden bij de tweede fase van de evaluatie

Op 28 augustus vindt – als vervolg op de presentatie van Berenschot op 19 juni 2024 - een eerste bespreking plaats van de stukken in de Adviescommissies. In deze bespreking wordt ruimte gegeven voor eerste reflecties op het rapport Berenschot én is ruimte voor eerste reflecties op de aanpak en thema's van fase 2.

Op verzoek van de Adviescommissies is op 11 september een extra vergadering ingepland, hetgeen de leden van de Adviescommissies ruimere mogelijkheid geeft na het zomerreces afstemming te zoeken in de eigen raden over de aanpak en thema's van fase 2, waarop zij dan adviseren. Op 13 september stelt het Algemeen Bestuur de definitieve aanpak van fase 2 vast.

Naast de werksessies en gemeentelijke raads/commissiegesprekken start na besluitvorming door het algemeen bestuur in december 2024 een zienswijzeprocedure. Raadsleden en gemeenteraden zijn hierdoor op drie momenten actief betrokken en in positie.

Vervolgproces

De uitkomsten van de werksessies worden vertaald naar concrete voorstellen voor de doorontwikkeling van de MRDH. Deze voorstellen zijn zienswijzeplichtig en kunnen betrekking hebben op:

- Wijzigingen van de Gemeenschappelijke Regeling;
- Samenwerkingsvorm (veranderen betrokkenheid raden en inwoners, meer betrokkenheid van bedrijfsleven en kennisinstellingen)
- Governancestructuur (effectiviteit MRDH)
- Procedurewijzigingen

De planning is erop gericht dat het Algemeen Bestuur de resultaten van fase 1 en 2 op 6 december 2024 vrijgeeft voor zienswijzen, waarna de evaluatie in april 2025 kan worden vastgesteld.

Bijlagen

1. Factbased onderzoek Berenschot evaluatie Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Gevolgde procedure

Bestuurscommissie	3 juli 2024
Dagelijks bestuur	27 juni 2024
Zienswijzetermijn	n.v.t.

Verdere procedure

Zienswijzetermijn	n.t.b.
Bestuursperiode	n.v.t.
Dagelijks bestuur	27 november 2024
Algemeen bestuur	6 december 2024

Anders, te weten	n.v.t.

Contactpersoon

- Naam: Jos Wassens
- Telefoonnummer: 088 5445 100
- Mailadres: j.wassens@mrdh.nl

Berenschot



EINDRAPPORT

Evaluatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Evaluatie 2015-2023

27 juni 2024

Evaluatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Evaluatie 2015-2023

Laurens Vellekoop, Sam Huberts, Max de With en Caspar van den Berg

27 juni 2024

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Conclusies en aanbevelingen 4

Hoofdstuk 2. Inleiding 12
2.1 Aanleiding 13
2.2 Opdracht en vraagstelling 14
2.3 Evaluatiekader 15
2.4 Werkwijze 15
2.5 Leeswijzer 15

Hoofdstuk 3. Bevorderen samenhangend verkeer- en vervoersnetwerk 16
3.1 Taak en financiering van de MRDH bij verkeer en vervoer 17
3.2 Feitelijke realisatie verkeer en openbaar vervoer 23
3.3 Beelden bij doelbereik verkeer en vervoer 47
3.4 Reflectie realisatie samenhangend verkeer en vervoer 48

Hoofdstuk 4. Verbetering van het economisch vestigingsklimaat 51
4.1 Taak en financiering van de MRDH op economisch vestigingsklimaat 52
4.2 Feitelijke realisatie versterking economisch vestigingsklimaat 55
4.3 Beelden bij versterking economisch vestigingsklimaat 70
4.4 Reflectie op realisatie versterking economisch vestigingsklimaat 72

Hoofdstuk 5. Democratische legitimiteit MRDH 75
5.1 Doelstellingen van de MRDH op het gebied van legitimiteit 76
5.2 Feitelijke ontwikkeling democratische legitimiteit 77
5.3 Beelden bij de ontwikkeling van de (inzet op) democratische legitimiteit en externe samenwerking 80
5.4 Reflectie op de ontwikkeling van de (inzet op) democratische legitimiteit en externe samenwerking 84

Hoofdstuk 6. Organisatie en samenwerking 87
6.1 Doelstellingen MRDH op organisatie en samenwerking 88
6.2 Feitelijke ontwikkeling organisatie en samenwerking 89
6.3 Beelden bij organisatie en samenwerking 95
6.4 Reflectie op organisatie en samenwerking 96

Bijlage 1. Evaluatiekader 98
Bijlage 2. Gesprekspartners 101
Bijlage 3. Overzicht grote projecten (>5 miljoen) 102
Bijlage 4. Enquêteresultaten 104
Bijlage 5. Documenten 111

HOOFDSTUK 1

Conclusies en aanbevelingen

Hoofdconclusie

Uit deze evaluatie komt naar voren dat de samenwerking binnen de MRDH bestaanswaarde en meerwaarde heeft. Zowel op het gebied van Verkeer en vervoer als op Economisch Vestigingsklimaat.

Sinds de oprichting van de MRDH in 2015 zijn er tal van activiteiten ontplooid en resultaten geboekt die een positieve bijdrage hebben geleverd aan realisatie van de inhoudelijke doelstellingen van de MRDH. Dit geldt in het bijzonder voor Verkeer en vervoer.

Kijkend naar de doelstellingen zoals opgenomen in de gemeenschappelijke regeling concluderen wij ook dat de MRDH niet al deze doelstellingen heeft behaald. Dit heeft uiteenlopende oorzaken. De belangrijkste daarvan is het (te) hoge ambitieniveau van de MRDH bij de start van de samenwerking. Daarnaast zijn deze doelstellingen met de tijd veranderd en zowel inhoudelijk als qua ambitieniveau bijgesteld.

Verder concluderen wij dat de samenwerking tussen de deelnemers is bevorderd. Sinds het ontstaan heeft de MRDH zicht ontwikkeld tot een hechte en robuuste samenwerking die niet ter discussie staat. Ook constateren wij dat de samenwerking formeel gezien democratisch gelegitimeerd is maar dat dit niet door iedereen zo wordt ervaren.

Beantwoording onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen luiden als volgt:

1. (In welke mate) zijn de doelstellingen van de regeling uit 2014 behaald?
   a. **Verkeer en vervoer**: Bevorderen ontwikkeling van het samenhangende verkeer- en vervoersnetwerk in de regio.
   b. **Economisch vestigingsklimaat**: Verbetering van het economisch vestigingsklimaat.
   c. **Samenwerking en organisatie**: Bevorderen van de samenwerking tussen de deelnemende gemeenten en de MRDH – en gebruikmaken van bestaande expertise binnen deelnemende gemeenten.
   d. **Democratische legitimiteit**: De samenwerking democratisch gelegitimeerd vormgeven, met specifiek aandacht voor: betrokkenheid/participatie van inwoners en maatschappelijke organisaties; en betrokkenheid gemeenteraden bij besluitvorming.
2. Hoe is bijgedragen aan de drijvers achter deze samenwerking?
   a. De samenhang binnen de MRDH-regio in de vorm van intensieve (verkeers-) bewegingen van bewoners en bedrijven (‘daily urban system’).
   b. Op duurzame wijze meedoen in de Europese en wereldwijde competitie om bewoners, talenten en (internationale) bedrijven en bredere mondiale ontwikkelingen waarbij Metropoolregio’s in toenemende mate bepalend zullen zijn.

Onderzoeksvragen 1 en 2 worden onderstaand in samenhang met elkaar beantwoord.

Verkeer en vervoer

Wij constateren dat de MRDH erin is geslaagd om te presteren in een woelige context. Na een moeizaam begin is de MRDH op stoom gekomen op het gebied van verkeer en vervoer met concrete resultaten tot gevolg. Ook is het gelukt om als regio gezamenlijk door de coronaperiode heen te komen. Dit was niet eenvoudig gezien de grote (financiële) druk op de vervoerders en de regio en dit vroeg veel van de onderlinge samenwerking. Tegelijkertijd constateren wij dat niet alle ambities zijn gerealiseerd. Dit heeft met name te maken met het (te) hoge ambitieniveau.

In de afgelopen 10 jaar is veel gepresteerd op het gebied van verkeer en vervoer. Het is gelukt om als MRDH met elkaar een agenda op te stellen, plannen te maken en tot uitvoering te komen. In het kader van de uitvoering zijn tal van subsidies verstrekt aan gemeenten waardoor binnen de MRDH allerlei grote en kleinere projecten zijn gerealiseerd. Deze projecten spreken tot de verbeelding bij deelnemers aan de samenwerking en hebben een positieve uitwerking op de mobiliteit binnen de regio en de onderlinge samenwerking en samenhang binnen de MRDH. De MRDH participeert daarnaast in tal van netwerken waarbinnen het is uitgegroeid tot een vanzelfsprekende en stevige gesprekspartner. Deze inzet en expertise wordt erkend en gewaardeerd door externe partners en heeft positieve effecten zoals subsidies vanuit het Rijk en de bijdrage van 4,8 miljard vanuit het MIRT die mede het gevolg is van jarenlange structurele inzet door de MRDH. De MRDH is daarmee in onze ogen op verkeer en vervoer een cruciale tussenlaag die de gemeenten in het gebied met elkaar verbindt en vertegenwoordigt. Winst valt nog te behalen bij het contact met “overige partners” op het gebied van verkeer en vervoer.

De MRDH slaagt verder naar tevredenheid in de exploitatie van het openbaar vervoer en het concessiemanagement.

De klantwaardering is goed, de contacten met vervoerders lopen ook goed en de pragmatische houding van de MRDH wordt daarbij gewaardeerd. Samenwerking op de MRDH-schaal draagt volgens betrokkenen in het algemeen bij aan de samenhang in het verkeer- en vervoerssysteem. Meer doorlopend en structureel inzicht in prestaties ten opzichte van de doelstellingen zoals opgenomen in de strategische agenda's zou wel helpen de inzet vanuit de MRDH nog beter te richten. De nieuwe Strategische agenda is wat dat betreft een stap in de goede richting.

Kijkend naar de ambities van de MRDH zoals neergelegd in de diverse (strategische) agenda's constateren wij dat deze niet allemaal zijn gerealiseerd. Op veel van de ambities van de MRDH zien we een positieve beweging, echter niet in de mate die aan het begin van de samenwerking werd beoogd. Dat heeft ermee te maken dat sommige doelstellingen te ambitieus waren en op voorhand al duidelijk was dat het moeilijk zou worden om deze te realiseren. Sommige van deze doelstellingen zijn dan ook aangepast of heeft de MRDH laten varen. Daarnaast heeft Corona een remmend effect gehad op realisatie van de doelstellingen. Mede daardoor worden de ambities op het gebied van bereikbaarheid van toplocaties, de kwaliteit van knooppunten en stations, beheer- en exploitatielasten van het OV en verkeersveiligheid ten dele waargemaakt. Wat daarbij bovendien meespeelt is dat dit veelal ambities zijn die de MRDH nooit in haar eentje kan realiseren.

Economisch vestigingsklimaat

In de afgelopen jaren heeft de MRDH grote stappen gezet op het gebied van economische samenwerking. Het bestuurlijke netwerk is versterkt, concrete resultaten zijn geboekt en er is geïnvesteerd in contacten met stakeholders. Tegelijkertijd constateren wij dat de gezamenlijke inzet van de 21 gemeenten in de afgelopen 10 jaar nog niet voldoende is geweest om de grote ambities waar te maken. Daar zijn uiteenlopende verklaringen voor te geven.

Wij constateren dat op economisch vestigingsklimaat de nodige resultaten zijn geboekt in de afgelopen jaren. Er zijn gemeenschappelijke strategieën tot stand gekomen, er zijn innovatieprogramma's uitgevoerd en tal van initiatieven en projecten zijn financieel ondersteund. Onder andere via de Bijdrageregeling zijn tastbare resultaten opgeleverd voor inwoners van gemeenten binnen de MRDH. Daarnaast heeft de MRDH haar positie binnen het economisch netwerk versterkt.

Veel van de deelnemende gemeenten zijn ook tevreden over de activiteiten die de MRDH uitvoert op het gebied van Economisch Vestigingsklimaat. Ook vanuit externe partners klinkt waardering voor de manier waarop de MRDH-organisatie zich (binnen de context en mogelijkheden) inzet. Het punt dat zij en wij echter ook maken is dat de inzet niet leidt tot daadwerkelijke substantiële verbetering van het vestigingsklimaat. De bijdrage van de MRDH aan de Europese en wereldwijde competitie om bewoners, talenten en (internationale) bedrijven is dus ook beperkt. Dit doel, een van de originele drijvers achter de samenwerking, wordt door veel deelnemers ook niet doorleefd.

Dat nog geen sprake is van substantiële impact is goed te verklaren vanuit de context, omstandigheden en keuzes die gemaakt zijn. Ten eerste speelt de economische structuur van de MRDH, die bestaat uit diverse economische clusters, daarin een rol. In het verlengde daarvan constateren wij dat een gedeelde en gedragen visie op (de verbetering van) het economisch vestigingsklimaat ontbreekt. Verder zien we dat een groot deel van de beschikbare capaciteit opgaat aan het organiseren en uitvoeren van (operationele) activiteiten, bijvoorbeeld aan de afstemming met de deelnemende gemeenten en het besluitvormingsproces. Hoewel dit zeker bijdraagt aan versterking van het onderlinge netwerk en de zichtbaarheid voor de deelnemers van de samenwerking op economie heeft dit geen substantiële impact op het vestigingsklimaat. Impact wordt doorgaans gemaakt met inzet op strategie, lobby en het investeren in het regionale economische netwerk. Mede vanwege de beperkte capaciteit van de MRDH lukt het nog onvoldoende om hierin echt een vuist te maken. Tegelijkertijd constateren wij dat de deelnemende gemeenten op het gebied van economie betekenisvol naar elkaar toe zijn bewogen sinds de oprichting van de MRDH.

Democratische legitimiteit

We constateren dat de MRDH formeel gezien relatief sterk democratisch gelegitimeerd is. Tegelijkertijd constateren wij dat de ervaren democratische legitimiteit laag is. Ook constateren wij dat op er het punt van de participatie van inwoners en maatschappelijke organisaties ruimte is voor verbetering.

Sinds de oprichting van de MRDH zijn tal van maatregelen genomen om de democratische legitimiteit te versterken. Denk daarbij aan de doorontwikkeling van de adviescommissies, de uitgebreide mogelijkheden voor gemeenteraden om een zienswijze in te dienen, het ontstaan van klankbordgroepen binnen gemeenten waarin wordt afgestemd over de MRDH, de bijeenkomsten voor raadsleden en bestuurders en de investeringen in verbetering van de informatievoorziening.

Op papier is daarmee sprake van een samenwerkingsconstruct dat, niet alleen in theorie, democratisch gelegitimeerd is maar ook tal van hulpstructuren kent om het democratische gehalte ervan te vergroten. Dat wil overigens niet zeggen dat hierin geen verbetering mogelijk is.

In de praktijk blijkt echter dat, waar het merendeel van de betrokkenen tevreden is, de ervaren democratische legitimiteit van raadsleden op verschillende onderdelen beperkt is. Daarmee is dus sprake van een discrepantie tussen de enerzijds op papier en in theorie (sterk) gelegitimeerde samenwerking en anderzijds de beleefde en ervaren legitimiteit van een (groot) deel van de gemeenteraadsleden. Daarbij merken wij op dat de MRDH daarin absoluut geen uitzondering vormt. Dit beeld zien wij terug in heel Nederland.

Dit heeft verschillende oorzaken die deels inherent zijn aan het construct (en daarmee niet/beperkt beïnvloedbaar) en deels niet (en daarmee wel beïnvloedbaar). Ten eerste betekent samenwerken per definitie dat je invloed moet delen. Dit leidt vaak tot ongenoegen bij raadsleden. Ten tweede hebben raadsleden door versplintering binnen gemeenteraden en de toename van de complexiteit van het takenpakket beperkt tijd voor controle en kaderstelling in relatie tot de MRDH. Deze dynamiek wordt versterkt door de hoge omloopsnelheid van raadsleden en adviescommissieleden. Ten derde zijn de governance en het besluitvormingsproces van de MRDH complex. Dit gaat ten koste van de transparantie en navolgbaarheid van besluitvorming. Ten vierde zijn er (grote) verschillen tussen de binnengemeentelijke processen in relatie tot de MRDH. Denk aan het functioneren van de klankbordgroepen binnen gemeenten, de ondersteuning van raadsleden en de terugkoppeling van bestuurders en raadsleden. Tot slot constateren wij dat de stukkenstroom overweldigend is voor veel raadsleden. Zowel qua hoeveelheid als qua inhoud.

Naast deze meer formele kant van democratische legitimiteit constateren wij dat burgerparticipatie en het betrekken van maatschappelijke en economische partners een punt van aandacht is. Er wordt ervaren dat de besluitvormingsprocessen te weinig ruimte laten voor burgerparticipatie. Maar daarnaast constateren wij ook dat er nog veel ruimte is om juist ook op regionaal niveau (op het niveau van de MRDH) partners veel directer te betrekken bij besluitvorming.

Samenwerking en organisatie

We constateren dat de samenwerking tussen de gemeenten sinds oprichting van de MRDH zich sterk heeft ontwikkeld. Zowel de samenwerking tussen de gemeenten onderling, als het besluitvormingsproces van de MRDH, als de ambtelijke organisatie. Het gebruik maken van bestaande expertise, wat een van de doelstellingen was bij oprichting van de MRDH, is maar beperkt van de grond gekomen.

De MRDH is erin geslaagd om de samenwerking tussen de gemeenten te bevorderen. De gemeenten weten elkaar te vinden, de sfeer is goed en ook tussen de grote gemeenten binnen de samenwerking (Rotterdam en Den Haag) zijn de verhoudingen goed. Daarmee ligt er een goede basis voor onderlinge samenwerking. Daarnaast functioneert het besluitvormingsproces naar behoren maar kent dit wel zijn uitdagingen. De ambtelijke organisatie is ondersteunend aan de samenwerking maar lijkt redelijk strak in zijn jasje te zitten. Dit zorgt ervoor dat de capaciteit vooral gericht is op het draaiende houden van de samenwerking en minder op ontwikkeling.

De belofte van een lichte, effectieve, slagvaardige en efficiënte samenwerking is maar deels waargemaakt. Er is sprake van een relatief zware governance en besluitvormingsstructuur, mede ingegeven vanuit de wens om de samenwerking democratisch gelegitimeerd vorm te geven. Er is in de loop der jaren vooral veel bijgekomen aan gremia en bijeenkomsten. Deze leveren stuk voor stuk een bijdrage aan de samenwerking maar maken tegelijkertijd het besluitvormingsproces complex en zwaar voor de deelnemende gemeenten (en ondoorzichtig voor iedereen die hier wat verder van af staat). Verder constateren wij dat er beperkt gebruik is gemaakt van gemeentelijke expertise. In ieder geval niet op de manier zoals bij oprichting was beoogd. Nadat deze doelstelling in de eerste jaren na oprichting van de MRDH onvoldoende van de grond kwam, is dit ook losgelaten. Ook constateren wij dat het overleg tussen gemeentesecretarissen en griffiers niet goed van de grond komt terwijl dit wel een bijdrage zou kunnen leveren aan de samenwerking.

De MRDH-organisatie levert een belangrijke bijdrage aan de resultaten van de MRDH. Op het gebied van verkeer en vervoer zit de MRDH-organisatie stevig aan tafel in diverse overleggen en netwerken met resultaten tot gevolg. Het opereren vanuit een langetermijnstrategie betaalt zich daar uit. Dit ligt anders voor economisch vestigingsklimaat. Bij samenwerking met externe partijen op dit thema heeft de MRDH-organisatie minder positie. Door externe partners wordt de MRDH gezien als een sympathieke partij waarmee af en toe wordt bijgepraat

en waarmee de contacten zich in de afgelopen jaren goed hebben ontwikkeld. Binnen het mandaat en de mogelijkheden doet de MRDH-organisatie het dus goed. Tegelijkertijd wordt over de MRDH aangegeven dat ze geen substantiële bijdrage leveren aan de versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Waar de MRDH voor staat economisch gezien is ook niet duidelijk voor de buitenwereld.

Verder constateren wij dat de MRDH-organisatie zich in de afgelopen jaren heeft ontwikkeld in het naar buiten treden. Er wordt actiever deelgenomen aan netwerken en overleggen en soms lukt het daarin een leidende rol te spelen. Zeker op het gebied van verkeer en vervoer. Ook op economisch vestigingsklimaat is inmiddels meer focus aangebracht. Hoewel dit in de buitenwereld nog niet als zodanig wordt herkend, is het mogelijk dat hierdoor gerichter op ontwikkeling kan worden ingezet. De nieuwe strategische agenda uit 2023 wordt daarbij positief beoordeeld.

Aanbevelingen

Ons is gevraagd aanbevelingen te doen voor de verdere doorontwikkeling van de MRDH. Over deze aanbevelingen gaan de deelnemers in het najaar van 2024 onderling in gesprek. Dat gesprek moet ruimte bieden om op een open manier met elkaar van gedachten te wisselen over de doorontwikkeling van de MRDH. Daarom is ons verzocht suggesties aan te dragen voor door-ontwikkeling in plaats van aanbevelingen met een (meer) voorschrijvend of dwingend karakter.

Richting doorontwikkeling

Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie zien we vier richtingen voor doorontwikkeling van de samenwerking. We beschrijven steeds kort welke ruimte voor doorontwikkeling wij zien en doen suggesties voor hoe deze doorontwikkeling eruit zou kunnen zien.

1. Versterking democratische legitimiteit

Hoewel de samenwerking formeel gezien democratisch gelegitimeerd is, wordt die niet als zodanig ervaren door een deel van de deelnemers. Dit is een punt van aandacht. Daarom bevelen wij aan met elkaar het gesprek te voeren over het versterken van de democratische legitimiteit van de samenwerking. Het helpt om dit gesprek te voeren langs de lijnen *input* (invloed/vertegenwoordiging), *throughput* (proces), *output* (resultaat) en *feedback* (terugkoppeling). Zie hoofdstuk 5 voor een uitgebreide toelichting op deze termen.

- Versterk de mogelijkheden voor participatie (*inputlegitimiteit*)

Tijdens de evaluatie is meermaals naar voren gekomen dat het uitgangspunt is dat participatie via de gemeenten plaatsvindt. Wij adviseren daar het gesprek over te voeren. Participatie via de gemeenten staat niet ter discussie maar daarnaast kan participatie ook via de MRDH plaatsvinden. Ook de Wet gemeenschappelijke regelingen beweegt in die richting. De pilot die door de MRDH gedraaid wordt met participatie bij het opstellen van de nieuwe mobiliteitsvisie is een eerste stap. Van daaruit adviseren wij om participatie verder uit te bouwen en vorm te geven.
Om de betrokkenheid van burgers en belangenorganisaties bij besluitvorming te reguleren adviseren wij om hier met elkaar afspraken over te maken op het niveau van de MRDH. Deze afspraken helpen bij de beantwoording van de vraag welke partijen, op welke manier en op welk moment door de MRDH worden betrokken. Deze afspraken kunnen bijvoorbeeld worden vastgelegd in een participatieverordening. In zo'n participatieverordening wordt de wijze vastgelegd waarop per dossier of thema een besluit wordt genomen over welke vorm van participatie gepast is. Dit kan dus per dossier verschillend zijn afhankelijk van de thematiek. Besluitvormingsprocedures en termijnen kunnen vervolgens zo worden ingericht dat er voldoende ruimte is voor inspraak.

- Maak een expliciet keuze over de rol van de adviescommissies en leg dit vast (*throughputlegitimiteit*)

Vanuit de constatering dat er uiteenlopende beelden en wensen zijn over de rol van de adviescommissies bevelen wij aan daarover het gesprek te voeren. Momenteel worden de leden van adviescommissies zeer nauw betrokken bij de besluitvorming binnen de MRDH. Tegelijkertijd constateren wij dat ze doorgaans onvoldoende tijd hebben om goed invulling te kunnen geven aan hun rol. Het besluitvormingsproces is daarmee op dit moment formeel gelegitimeerd maar leidt niet tot ervaren democratische legitimiteit.
Om deze ervaren legitimiteit te vergroten valt ten eerste te overwegen door binnen adviescommissies meer de inhoud en de resultaten centraal te stellen. Waar willen we naartoe als MRDH? Hoe staan we er nu voor? En hoe sturen we daarop bij? Dit zou praktisch vormgegeven kunnen worden door in de adviescommissie aan de hand van de zes opdrachten uit de strategische agenda een gesprek te voeren over doelstellingen en ambities, en vervolgens met elkaar stil te staan bij realisatie daarvan. Bij zo'n meer inhoudelijk insteek passen bijvoorbeeld

ook werkbezoeken, (externe) sprekers en toegankelijke sturingsinformatie over realisatie van de zes opdrachten uit de strategische agenda. Een meer inhoudelijke insteek betekent ook minder advisering over allerlei formele stukken. Die rol blijft weliswaar bestaan maar wordt minder omvangrijk. Er kan zelfs overwogen worden om binnen de adviescommissies een deel van de leden meer verantwoordelijk te maken voor (het voorbereiden van) deze formele advisering.
Ten tweede zien wij als belangrijke rol voor de adviescommissies om te adviseren over de vormgeving van het besluitvormingsproces binnen de MRDH. In het bijzonder kunnen de adviescommissies meedenken over het betrekken van hun mederaadsleden, inwoners en maatschappelijke en economische partijen bij de MRDH. De adviescommissies moeten een belangrijke stem hebben in welke partijen betrokken moeten worden en op welk wijze dit moet gebeuren.
Tot slot adviseren wij om op basis van deze keuzes over de rol van de adviescommissies binnengemeentelijk het gesprek aan te gaan over de benodigde ondersteuning. Zowel vanuit de griffie als de ambtelijke organisatie. Maak daar met elkaar afspraken over.

- Blijf werken aan optimalisatie van de informatievoorziening (*throughputlegitimiteit*)

Hoewel er in de afgelopen jaren grote stappen zijn gezet op het gebied van informatievoorziening is er ruimte voor verbetering. Dan gaat het om de hoeveelheid informatie en de toegankelijkheid van deze informatie. Dit is nog steeds veel raadsleden te machtig.
Bespreek daarom met griffiers, adviescommissieleden en MRDH-organisatie hoe de informatievoorziening kan worden geoptimaliseerd. Ook hier adviseren wij te gaan voor een meer inhoudelijke insteek dan een ‘overload’ aan procesinformatie. Deze formele informatie moet uiteraard ook beschikbaar zijn maar niet het gesprek over de MRDH domineren.

- Zet in op *feedbacklegitimiteit*

Vanuit de constatering dat er een kwetsbaarheid zit in de terugkoppeling van MRDH naar gemeenten en vice versa adviseren wij om te investeren in feedbacklegitimiteit.
Er valt winst te behalen in het beter laten aansluiten van de terugkoppeling op de belevingswereld van raadsleden. Individuele gemeenten en gemeentebestuurders spelen daarin zelf een belangrijke rol.
De feedback zou duidelijk moeten maken hoe de inzet en resultaten van de MRDH bijdragen aan realisatie van de strategische agenda én aan realisatie van lokale ambities en opgaven. En dat alles in heldere taal, korter dan nu het geval is en liefst gevisualiseerd. Dit vereist dat gemeenten zelf ook een duidelijker beeld hebben van wat ze bij de MRDH komen halen.
Een gemeentelijke klankbordgroep MRDH kan een belangrijke rol spelen in het verbeteren van de aansluiting tussen MRDH en gemeente. Bij een groot deel van de gemeenten is deze niet meer actief of werkt deze niet naar behoren. Wij raden alle gemeenten aan te (blijven) investeren in een klankbordgroep.

- Wees voorzichtig met formele structuuroplossingen en focus op de inhoud

In de afgelopen jaren is stevig geïnvesteerd in het democratisch legitimeren van het formele besluitvormingsproces binnen de MRDH. Dit heeft echter niet geleid tot een substantiële toename van de ervaren legitimiteit. Wij denken niet dat extra mogelijkheden voor zienswijzen, nog meer besluiten voorleggen aan adviescommissies of het verlengen van termijnen een wezenlijke bijdrage gaan leveren aan de ervaren democratische legitimiteit. Ditzelfde geldt voor grotere structuuringrepen als het instellen van een regioraad. De onderliggende oorzaken van het ervaren democratisch tekort worden daarmee namelijk niet aangepakt (beperkte invloed, gebrek aan participatie, onvoldoende tijd, informatievoorziening, feedback, inhoud niet centraal).
Ook vrezen wij ervoor dat gesprekken over structuur en proces het benodigde gesprek over inhoud, strategie en visie gaat overschaduwen. Wij geven daarom mee het meer te zoeken in het gesprek over inhoud en resultaat in de wetenschap dat legitimiteit ook in belangrijke mate wordt bepaald door de output (=resultaat) van de samenwerking.

2. Koers economisch vestigingsklimaat

Hoewel op economisch vestigingsklimaat resultaten worden bereikt, is de impact daarvan relatief beperkt. Wij adviseren daarom met elkaar het gesprek te voeren over de ambitie op het gebied van de versterking van het Economisch Vestigingsklimaat aan de hand van twee keuzes. Deze keuzes worden ten behoeve van dit gesprek zwart-wit gepresenteerd.

- Resultaat en operatie vs. impact en strategie

Resultaat staat voor het doorzetten van de lijn van de afgelopen jaren waarbij de nodige resultaten zijn geboekt maar de impact op het economisch vestigingsklimaat van de regio relatief beperkt is. Hierbij ligt de focus op het boeken van operationeel

resultaat en het financieren en helpen uitvoeren van projecten met zichtbaar resultaat binnen de regio.
Impact staat voor het, steviger dan nu het geval is, gezamenlijk inzetten op economische ontwikkeling van de regio als geheel en het leveren van een substantiële bijdrage aan het economisch vestigingsklimaat. Met deze keuze wordt aangesloten bij de ambitie bij oprichting van de MRDH en wat hierover in het OESO-rapport uit 2016[1] is opgenomen. Een dergelijke keuze voor impact gaat gepaard met inzet op een eigen economisch profiel en verhaal. Dit vraag dus meer aandacht voor strategie en het inzetten op grotere projecten, meer inzet op de lange termijn, lobby en een stevigere positie bij het Rijk en in Europa.

- Sectoraal vs. integraal

Het economisch vestigingsklimaat wordt bepaald door uiteenlopende factoren. Van goede bereikbaarheid, tot een goede mix van woningen, tot voldoende mogelijkheid voor recreatie tot goede culturele instellingen.[2] De thema's Economie en Verkeer en Vervoer hangen sterk met elkaar samen maar ook het thema Ruimte kan daar bijna niet los van worden gezien. Binnen veel samenwerkingsverbanden (bijv. MRA of MRE) wordt ook aan deze drie thema's in gezamenlijkheid gewerkt. Bij de 'sectorale insteek' blijft de MRDH op de huidige selectie aan thema's inzetten. Terwijl bij de keuze voor een 'integrale insteek' meer vanuit de opgave voor de MRDH wordt geredeneerd: verbetering van het economisch vestigingsklimaat. Vervolgens wordt gekeken naar welke inzet op welke thema's er nodig is om deze opgave te realiseren. Dan ligt het voor de hand om breder te kijken dan economische ontwikkeling maar bijvoorbeeld ook ook naar ruimtelijke ontwikkeling.

3. Rol MRDH naar buiten toe

Er liggen ruimte en kansen om het economische en maatschappelijke netwerk meer aan het bestuurlijke netwerk te verbinden. Wij adviseren de MRDH daarom meer dan nu het geval is naar buiten te treden en een actieve rol te spelen in het vormgeven en onderhouden van het netwerk binnen de regio. Deze rol past de MRDH te meer als gekozen wordt voor een meer strategische en (integrale) koers op economisch vestigingsklimaat. Wij zien daarbij twee hoofdrichtingen voor versterking.

- Bijeen brengen en onderhouden van het netwerk

De MRDH kan een rol spelen in het bij elkaar brengen van het bestuurlijk, economisch en maatschappelijk netwerk (of: ecosysteem) op het gebied van verkeer en vervoer en economie. Dit zou in onze ogen passen bij de status van de MRDH op dit vlak en bij de ambitie om tot een samenhangend verkeer- en vervoersnetwerk te komen. Dan gaat het bij verkeer en vervoer bijvoorbeeld om vervoerders, beheerders, uitvoeringsorganisaties, belangenorganisaties en medeoverheden. Bij economie gaat het dan om grote bedrijven en kennisinstellingen binnen de MRDH, belangenorganisaties, medeoverheden, EBZ en Innovation Quarter.
De MRDH kan daartoe structureel in breed en smaller verband relevante partijen bij elkaar brengen. Praktisch kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het organiseren van een "Economische top" over de toekomst van het economisch vestigingsklimaat binnen de MRDH. Het binnenhalen en het verbinden van de grote economische spelers binnen het gebied kan de ambities van de MRDH op dat vlak ondersteunen en geeft de MRDH een meer leidende positie.

- Individuele contacten stakeholders en betrokkenheid bij besluitvorming

In het verlengde hiervan zien wij op onderdelen nog ruimte om de individuele contacten met stakeholders gerichter te onderhouden. Daarmee bedoelen we: gestructureerd en vanuit een inhoudelijke agenda. Zowel bestuurlijk (o.a. omliggende regio's, grensgemeenten, ministeries) als niet-bestuurlijk (o.a. reizigersorganisaties, belangenorganisaties, bedrijven, kennisinstellingen). Deze contacten worden erg gewaardeerd en hebben meerwaarde getuige ook de resultaten die de MRDH heeft geboekt.
Dit vraag om stakeholdermanagement waarbij vanuit een strategische bril wordt gekeken naar welke partijen voor de MRDH van belang zijn. Daar worden vervolgens periodiek gesprekken mee gevoerd aan de hand van een inhoudelijke agenda. Daarnaast zien wij, zoals ook eerder aangegeven, ruimte om deze partijen meer als vanzelfsprekend te betrekken in het besluitvormingsproces (zie verder aanbeveling 1).

1 OECD Territorial Reviews: The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, Netherlands (2016).
2 Idem.

4. Inzet van capaciteit

De keuzes die gemaakt worden met betrekking tot de koers op economisch vestigingsklimaat en de rol van de MRDH naar buiten toe hebben impact op de inzet van capaciteit. Meer tijd voor strategie betekent minder tijd voor de operatie of bestuurlijke besluitvormingsprocessen en vice versa. Daarbij komt dat de MRDH op dit thema nu al krap in het jasje lijkt te zitten.

Dit betekent dat de gemaakte keuzes vertaald dienen te worden in een begroting en een plan voor de inzet van capaciteit van de MRDH-organisatie. Daarbij kan tevens de mogelijkheid worden verkend om expertise vanuit deelnemende gemeenten beschikbaar te stellen voor de MRDH maar daar moeten dan wel harde afspraken over worden gemaakt, anders komt dat doorgaans onvoldoende van de grond, zo heeft het verleden wel uitgewezen.

HOOFDSTUK 2

Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we de aanleiding voor deze evaluatie, de onderzoeksvragen en de wijze waarop we de evaluatie hebben uitgevoerd.

2.1 Aanleiding

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna: MRDH), is een openbaar lichaam waarin 21 gemeenten met elkaar samenwerken. Deze samenwerking is gestart in december 2014. De MRDH heeft Berenschot nu de opdracht gegeven om te evalueren of de doelstellingen van de regeling, gelet op de overwegingen, zijn behaald. In het evaluatiekader werken we uit op welke wijze we dat gaan doen. Voordat we dat doen staan we stil bij de context waarbinnen de evaluatie zich afspeelt en de onderzoeksvragen.

Context van de evaluatie

Deze evaluatie is reeds aangekondigd in de gemeenschappelijke regeling van de MRDH uit 2014[3]. In Artikel 8:3 is hier het volgende over opgenomen:

Artikel 8:3 Onbepaalde tijd

1. De regeling wordt getroffen voor onbepaalde tijd.
2. In 2024 evalueert het algemeen bestuur de regeling, waarbij in elk geval wordt onderzocht of:
   a. de doelstellingen van de regeling, gelet op de overwegingen, zijn behaald, of
   b. voldoende grond bestaat voor continuering van de regeling.
3. Het algemeen bestuur doet, gehoord de Vervoersautoriteit, aan de bestuursorganen van de gemeenten op grond van de evaluatie, bedoeld in het tweede lid, een voorstel omtrent continuering van de regeling en de voorwaarden waaronder. De zienswijzenprocedure is van toepassing.

In deze evaluatie wordt daarom onderzocht of a. de doelstellingen van de regeling, gelet op de overwegingen, zijn behaald en b. voldoende grond bestaat voor continuering van de regeling'.

Het algemeen bestuur heeft vastgesteld dat de evaluatie in twee delen zal plaatsvinden, namelijk:

- Deel 1: een factbased onderzoek uitgevoerd door een externe partij, dit ter onderbouwing voor het beantwoorden van de vraag van artikel 8.3 lid 2a.
- Deel 2: de beantwoording van de vraag naar continuering als bedoeld in artikel 8:3 lid 2b, in het licht van de recent benadrukte collectieve inzet en koers tezamen met de 21 gemeenten.

De aanpak moet leiden tot een gedegen rapportage waarin antwoord wordt gegeven op de hoofdvragen uit artikel 8.3 lid 2 van de gemeenschappelijke regeling.

Ontstaan van de MRDH

Tussen 2005 en 2015 werd in Nederland in acht stedelijke regio's door gemeenten samengewerkt in zogeheten WGR-plusregio's. Deze samenwerking had de vorm van een openbaar lichaam, waaraan wettelijke taken waren toebedeeld (bijvoorbeeld voor Verkeer en vervoer). Per 1 januari 2015 is deze samenwerkingsvorm afgeschaft door het toenmalig kabinet.

Na afschaffing van deze samenwerkingsvorm zijn de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden samen verder gegaan als de Metropoolregio Rotterdam den Haag. In lijn met de ambitie van de colleges van B&W van Rotterdam en Den Haag uit 2009 om "[samen te] werken aan een internationale Metropoolregio, waarin bewoners en bedrijven zich optimaal kunnen ontplooien en (internationale) bezoekers zich welkom voelen". Dit wilden zij bewerkstelligen door "een betere positionering van ons internationaal concurrerende vestigingsklimaat en het uitvoeren van concrete projecten die de bestaande kracht van beide stedelijke regio's bundelen".[4]

Sinds december 2014 werken de (inmiddels) 21 gemeenten samen in dit samenwerkingsverband. Daarbij is besloten tot samenwerking op de thema's *verkeer en vervoer* en *economisch vestigingsklimaat*. De organisatie heeft twee kerntaken waarop publieke waarde wordt gerealiseerd: het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio. De bereikbaarheid verbetert de MRDH bijvoorbeeld door te werken aan de ontwikkeling van een efficiënt openbaar vervoerssystemen, betere fietsinfrastructuur en innovatieve mobiliteitsdiensten. Voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat werkt de MRDH aan strategievorming, facilitering van gemeenten en (financiering van) uitvoering van projecten. Deze focus is gevolgd op diverse onderzoeken naar de regio[5] en overleg door de deelnemende gemeenten.

De MRDH is een vrijwillige samenwerking, waaraan de Rijksoverheid ook de status van vervoerautoriteit heeft toegekend. Dit betekent dat de MRDH ook wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer uitvoert.

De afspraken over de samenwerking staan beschreven in de Gemeenschappelijke Regeling van de MRDH.

3 https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR372526/1

4 College van B en W Rotterdam, 'brief over voortgang samenwerking metropoolregio', 8 oktober 2009.

5 Zie bijvoorbeeld: Tordoir & Poorthuis (2017). Zuid-Hollandse netwerken: Analyse van ruimtelijke interactie tussen gemeenten en kernen.

De MRDH kent een algemeen bestuur (bestaande uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten) en een dagelijks bestuur (een afvaardiging uit het AB). Gemeenteraadsleden van de deelnemende gemeenten zijn via Adviescommissies betrokken bij de samenwerking. De ambtelijke organisatie van de MRDH telt ongeveer honderd medewerkers (circa 90 fte). De MRDH werkt veel samen met de provincie, kennisinstellingen en het bedrijfsleven.

2.2 Opdracht en vraagstelling

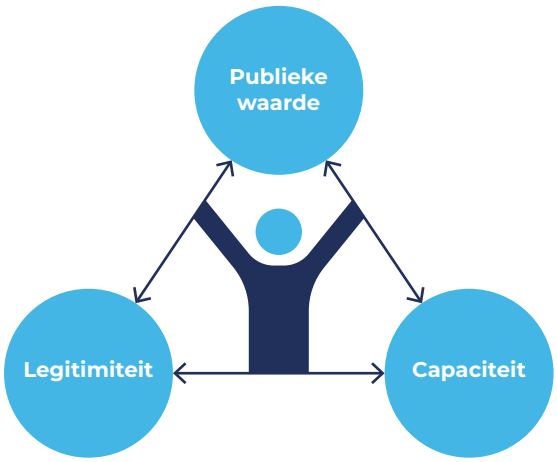
Aan Berenschot is gevraagd deel 1 van de evaluatie uit te voeren, het factbased onderzoek. Dit onderzoek dient antwoord te geven op de vraag of en in welke mate de doelstellingen, zoals opgesteld in 2015, behaald zijn en hoe is bijgedragen aan de drijvers achter de samenwerking. Aanvullend op de evaluatie van de doelstellingen heeft het algemeen bestuur de volgende kaders meegegeven voor het factbased onderzoek:

- Interview, ter verrijking van het onderzoek, ook sleutelpersonen via 360 graden interviews.
- Betrek ook de volgende thema's in het onderzoek:
  - De betrokkenheid van inwoners bij de MRDH (participatie).
  - De betrokkenheid van raden bij besluitvorming van de MRDH.

Met betrekking tot de thema's is de vraag om inzichtelijk te maken welke instrumenten er bij deze thema's zijn en hoe deze bij de MRDH de afgelopen periode zijn ingezet.[6]

Publieke waardemodel

De evaluatie is uitgevoerd met behulp van het publieke waardemodel van de Amerikaanse bestuurskundige Mark Moore. Hij maakt onderscheid tussen **publieke waarde** (de maatschappelijke meerwaarde die je wilt bereiken), **capaciteit** (de mensen, middelen en organisatie waarmee je dit gaat doen) en **legitimiteit** (draagvlak en steun onder stakeholders). Balans tussen deze drie elementen is cruciaal om als MRDH resultaat te bereiken.



Figuur 1 **Het publieke waardemodel**

Vraagstelling

Onderzoeksvragen en doelstellingen

1. (In welke mate) zijn de doelstellingen van de regeling uit 2014 behaald?
   a. Publieke waarde
      I. Bevorderen ontwikkeling van het samenhangende verkeer- en vervoersnetwerk in de regio
      II. Verbetering van het economisch vestigingsklimaat; middels het verbeteren van welzijn, welvaart, woon- en werkklimaat van bewoners in de Metropoolregio, en het verbeteren van het economisch potentieel en de aantrekkelijkheid voor bedrijven in de Metropoolregio
   b. Capaciteit
      I. Bevorderen van de samenwerking tussen de deelnemende gemeenten en de MRDH – en gebruikmaken van bestaande expertise binnen deelnemende gemeenten
   c. Democratische legitimiteit
      I. De samenwerking democratisch gelegitimeerd vormgeven, met specifiek aandacht voor: betrokkenheid/participatie van inwoners en maatschappelijke organisaties; en betrokkenheid gemeenteraden bij besluitvorming

1. Hoe is bijgedragen aan de drijvers achter deze samenwerking?
   a. De samenhang binnen de MRDH-regio in de vorm van intensieve (verkeers-) bewegingen van bewoners en bedrijven ('daily urban system')
   b. Op duurzame wijze meedoen in de Europese en wereldwijde competitie om bewoners, talenten en (internationale) bedrijven en bredere mondiale ontwikkelingen waarbij Metropoolregio's in toenemende mate bepalend zullen zijn

6 Daarbij is het goed om rekening te houden met het feit dat op dit moment de Rekenkamer van Den Haag ook een onderzoek uitvoert waarin de MRDH vergeleken wordt met twee andere vervoersautoriteiten, namelijk de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Utrecht. In dit onderzoek wordt betrokken op welke wijze besluitvormingsprocessen omtrent het onderwerp verkeer en vervoer zijn georganiseerd en de wijze waarop vertegenwoordiging en verantwoording zijn geregeld.

2.3 Evaluatiekader

Bij de start van de evaluatie hebben wij de doelstellingen geoperationaliseerd, op basis van:

- De uitwerking van doelstellingen van de MRDH op het gebied van economie en vervoer (publieke waarde) in strategische agenda's en uitvoeringsprogramma's van de MRDH.[7]

- De uitwerking van doelstellingen op het gebied van de wijze van samenwerken (capaciteit en legitimiteit) zoals opgenomen in de gemeenschappelijke regeling, tussenevaluaties en een rapport van de Rekenkamer Rotterdam.

Dit evaluatiekader is opgenomen in Bijlage 1.

2.4 Werkwijze

Het doel is een zo feitelijk mogelijke onderbouwing van onze bevindingen. Dit is echter altijd afhankelijk van de beschikbare informatie. We hanteren daarom een **getrapte aanpak** in het onderbouwen van onze bevindingen. Dat ziet er in de praktijk zo uit als in de ingevoegde figuur. Uiteraard maken we vaak gebruik van een combinatie van informatie om onze bevindingen te onderbouwen.

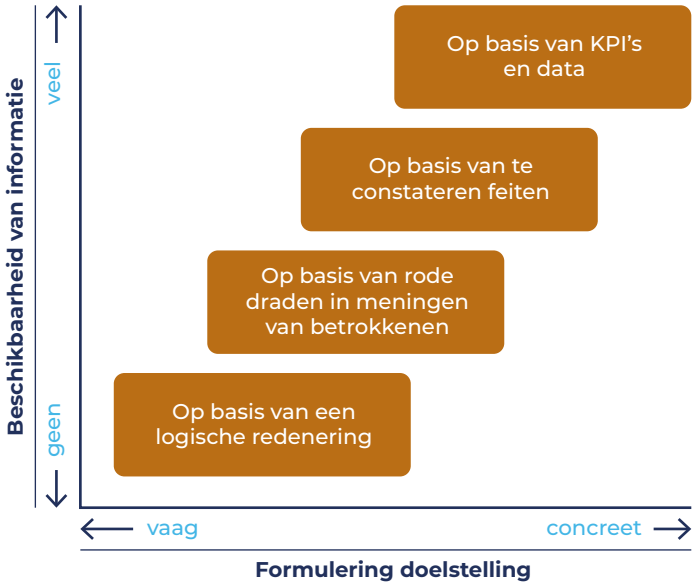
Voor de onderbouwing van onze bevindingen hebben we gebruik gemaakt van de volgende onderzoeksmethoden.

- **Documentstudie**. Hiermee hebben wij de doelen, activiteiten en resultaten/effecten van de MRDH in beeld gebracht.
  - Voor resultaten en effecten kijken wij naar jaarrekeningen, eerdere evaluaties, data en andere monitoringsinformatie. Ook stellen wij -met de MRDH- een overzicht op van gerealiseerde projecten op.

- **Trendanalyses**. Wij hebben de trends in de Metropoolregio op relevante indicatoren onderzocht. Onder andere op basis van OV-klantenbarometers en waarstaatjegemeente.nl.

- **Enquête onder raadsleden.** Wij hebben raadsleden uit de regio gevraagd naar hun ervaringen met de MRDH maar ook hun perceptie van de resultaten van de MRDH.

- **Interviews met personen, gremia en stakeholders**. Om de resultaten uit de analyse van data en documenten te verdiepen hebben wij 30 interviews afgenomen met relevante gremia en betrokkenen binnen en buiten de MRDH. Een overzicht daarvan is te vinden in Bijlage 2.



Figuur 2 **Werkwijze langs twee assen**

2.5 Leeswijzer

In de hoofdstukken drie en vier wordt een beschrijving gegeven van de resultaten van de samenwerking voor wat betreft verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat. Eerst worden de resultaten weergegeven en daarna de beelden van betrokkenen. Beide hoofdstukken bevatten een uitgebreide leeswijzer. Aan het einde van het hoofdstuk wordt een analyse gegeven.

Hoofdstuk 5 bevat een feitelijke beschrijving van de ontwikkeling van democratische legitimiteit binnen de MRDH. Vervolgens worden de beelden van betrokkenen met betrekking tot de democratische legitimiteit weergegeven. Ook dit hoofdstuk wordt afgesloten met een analyse.

Hoofdstuk 6 bevat een feitelijke beschrijving van de ontwikkeling van de organisatie en de samenwerking. Vervolgens worden de beelden van betrokkenen met betrekking tot de organisatie en de samenwerking weergegeven. Ook dit hoofdstuk wordt afgesloten met een analyse.

7 Voor *Met elkaar, voor elkaar* (Strategische agenda 2023-2026) geldt dat wij het proces om hiertoe te komen ook meenemen in de evaluatie. De doelstellingen uit deze agenda liggen echter pas sinds half 2023 vast. Op deze doelstellingen zal het doelbereik/resultaat daarom niet in dit onderzoek geëvalueerd worden.

HOOFDSTUK 3

Bevorderen samenhangend verkeer- en vervoersnetwerk

De MRDH werkt aan het realiseren van publieke waarde. Een van de twee pijlers van de samenwerking is verkeer en vervoer. In dit hoofdstuk beschrijven wij in welke mate in de afgelopen 10 jaar doelstellingen zijn bereikt op dit gebied.

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

- Taak en financiering MRDH op het gebied van verkeer en vervoer (paragraaf 3.1)

  In deze eerste paragraaf beschrijven we de taken van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer. Daarnaast geven we aan hoe de MRDH gefinancierd wordt en waaraan de MRDH haar geld uitgeeft.

- Feitelijke realisatie verkeer en vervoer (paragraaf 3.2)

  Deze paragraaf bestaat uit een beschrijving van de activiteiten en resultaten van de MRDH vanaf 2015 tot 2023. De resultaten worden beschreven aan de hand van de doelstellingen zoals opgenomen in de strategische agenda's van de MRDH. Verder wordt, voor zover relevant, ingegaan op realisatie van de doelstellingen aan de hand van effectmetingen of data-analyse. Daarnaast bevat deze paragraaf een overzicht van grote projecten op het gebied van verkeer en vervoer.

- Beelden bij doelbereik verkeer en vervoer (paragraaf 3.3)

  Deze paragraaf bestaat uit een beschrijving van de beelden van betrokkenen bij de MRDH over het presteren van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer. Dan gaat het over beelden van deelnemers of intern betrokkenen (bijvoorbeeld bestuurders, raadsleden en medewerkers van de MRDH-organisatie) en externe partners op het gebied van verkeer en vervoer.

- Reflectie realisatie samenhangend verkeer en vervoersnetwerk (paragraaf 3.4)

  Deze paragraaf bevat een reflectie vanuit Berenschot op de realisatie van de doelstellingen door de MRDH. Deze paragraaf bevat onze belangrijkste bevindingen en conclusies.

3.1 Taak en financiering van de MRDH bij verkeer en vervoer

3.1.1 Taak verkeer en vervoer

Per 1 januari 2015 is de MRDH als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor de voorbereiding en uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid. Met verkeer- en vervoerbeleid wordt bedoeld: "het samenstel van maatregelen gericht op aanleg, verbetering van de functionaliteit en op de instandhouding van de gebruiksfunctie van onroerende voorzieningen ten behoeve van het vervoer van personen en goederen, op exploitatie van openbaar en daarmee gelijkgesteld vervoer als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, op verkeersveiligheid en op de overige maatregelen gericht op beïnvloeden van de keuze van een vervoersmodaliteit.[8]"

In de gemeenschappelijke regeling is opgenomen op welke wijze de voorbereiding en uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid wordt vormgegeven. De gemeenschappelijke regeling beschrijft dat de betrokken gemeenten zich "steeds meer tot één samenhangende regio hebben ontwikkeld en [...] de intensieve (verkeers-) bewegingen van bewoners en bedrijven ('daily urban system') getuigen van die dagelijkse realiteit".[9] De gemeenschappelijke regeling is opgericht om hier gezamenlijk aan te werken.

Het doel van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer luidt als volgt: "het bevorderen van de samenwerking tussen de gemeenten met het oog op een voorspoedige ontwikkeling in het gebied en het beheer van de aan de regio toevertrouwde voorzieningen".[10] Dit doet de MRDH onder meer door het "vaststellen van de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer [...]. Het zorg dragen voor het realiseren van de doelstellingen en het voorbereiden en ontwikkelen van een gezamenlijk regionaal beleid op deze terreinen, en het uitvoeren van de [...] opgedragen taken en bevoegdheden".[11] Deze taken kwamen over van de twee WGR+-regio's waaruit de MRDH is ontstaan.

8 Wet BDU verkeer en vervoer, art. 1f.
9 Overwegingen bij Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014.
10 Artikel 3:1, eerste lid, Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014.
11 Artikel 3:1, eerste lid, Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014.

De taken en bevoegdheden van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer zijn opgenomen in de volgende wetten:

- Wet BDU verkeer en vervoer

  Deze wet regelt dat de MRDH verantwoordelijk is voor het voorbereiden en uitvoeren van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid in de MRDH. Met verkeer- en vervoerbeleid wordt bedoeld: "het samenstel van maatregelen gericht op aanleg, verbetering van de functionaliteit en op de instandhouding van de gebruiksfunctie van onroerende voorzieningen ten behoeve van het vervoer van personen en goederen, op exploitatie van openbaar en daarmee gelijkgesteld vervoer als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, op verkeersveiligheid en op de overige maatregelen gericht op beïnvloeden van de keuze van een vervoersmodaliteit".

  Verder regelt deze wet dat de MRDH jaarlijks een brede doeluitkering ontvangt voor het voorbereiden en uitvoeren van het verkeer- en vervoerbeleid.

- Wet Mobiliteitsfonds

  Deze wet regelt dat de MRDH aanspraak kan maken op middelen uit het Mobiliteitsfonds ten behoeve van de ontwikkeling van mobiliteit binnen de MRDH.

- Wet van 24 april 1991, houdende regels met betrekking tot enkele specifieke uitkeringen aan provincies en gemeenten op het terrein van Verkeer en Waterstaat

  Deze wet regels dat aan de MRDH een bijdrage kan worden verleend terzake van maatregelen ter bestrijding van de verkeersonveiligheid.

- Wet personenvervoer 2000

  Deze wet regelt dat de MRDH verantwoordelijk is voor het verlenen van concessies[12] voor stads- en streekvervoer.

- Planwet verkeer en vervoer (thans Omgevingswet)

  Deze wet die inmiddels (per 1 januari 2024) is komen te vervallen regelde dat de MRDH verplicht is een regionaal verkeer en vervoersplan op te stellen.

- Wet lokaal spoor

  Deze wet regelt dat de MRDH verantwoordelijk is voor het aanleggen en beheren van lokaal spoor.

Uitwerking taak verkeer en vervoer

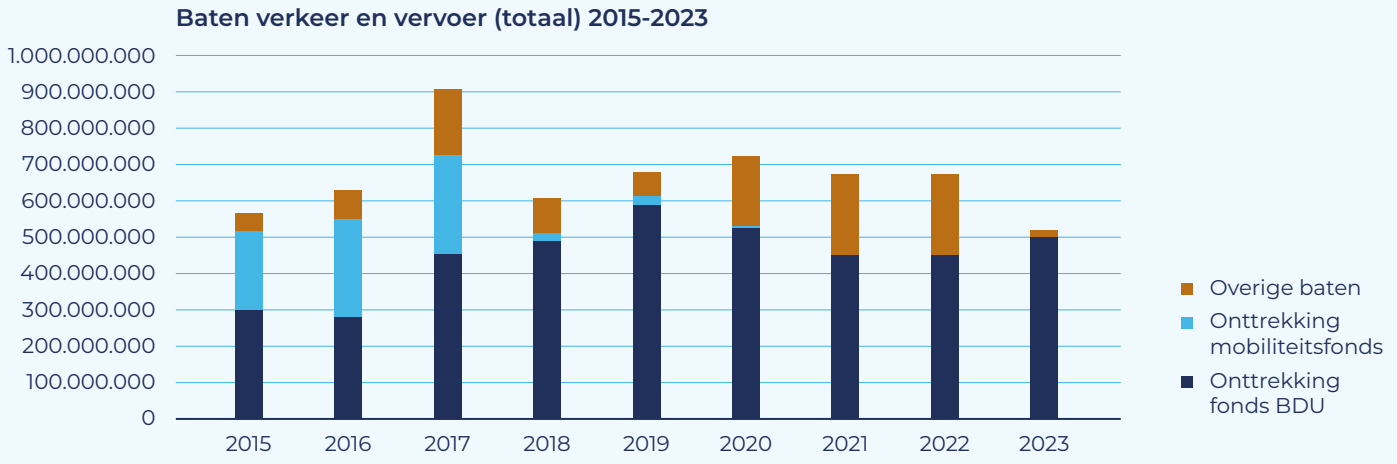
De wijze waarop (gedurende de evaluatieperiode) uitvoering wordt gegeven aan deze wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer staat beschreven in de Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit MRDH 2013 en de Strategische agenda's uit 2019 en 2023. Naast deze strategische agenda's zijn er uitvoeringsagenda's opgesteld waarin de doelstellingen uit de strategische agenda's zijn geconcretiseerd.

- **Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (2016).** Deze uitvoeringsagenda concretiseert de doelen die in de Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit genoemd zijn. Het stelt de kaders waarbinnen de MRDH functioneert en vervolgens hoe de doelen worden uitgewerkt binnen de opgaven netwerk en gebruik en gedrag. De opgaven die dit stuk schetst en de achtergrond van projecten gebruiken wij in onze analyse voor een goede achtergrondkennis van de MRDH.

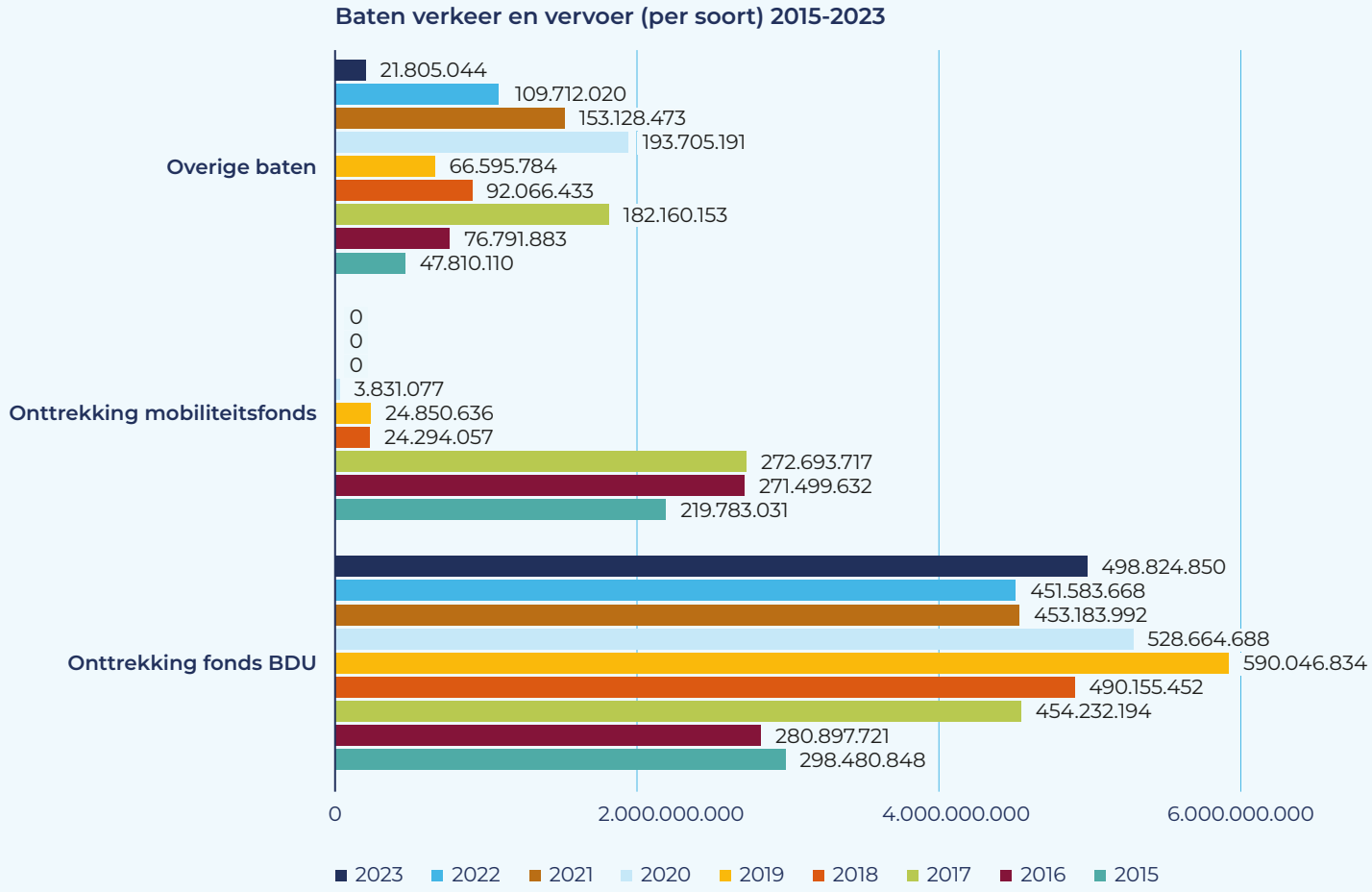
- **Regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2025 (2020).** Deze agenda beschrijft hoe de MRDH een trendbreuk in het sinds 2015 stijgende aantal verkeersslachtoffers wil bewerkstelligen. Dit naar aanleiding van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) van het ministerie van IenW. Dit doet de MRDH door een aantal maatregelen op te stellen, op basis van de bekende risico's. Hierin beschrijft de MRDH rollen voor zichzelf, wegbeheerders, de Politie en het OM.

In 2023 heeft de MRDH de huidige strategische agenda vastgesteld: Met elkaar, voor elkaar – Strategische agenda 2023-2026 (MRDH). Deze agenda stelt zes nieuwe opdrachten op voor de MRDH: 1. Investeren in bereikbaarheid; 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 Ov-systeem. De periode

12 Een concessie is het exclusieve recht om openbaar vervoer uit te voeren in een gebied. Zo zijn de concessies voor tram en metro verleend aan de RET en HTM en de concessies voor bus zijn verleend aan RET, EBS, HTM



Figuur 3 **Baten verkeer en vervoer periode 2015-2023 o.b.v. jaarrekeningen**



Figuur 4 **Baten verkeer en vervoer periode 2015-2023 o.b.v. jaarrekeningen**

tussen het opstellen van deze strategische agenda en deze evaluatie is te kort om realisatie daarvan mee te nemen in deze evaluatie.

3.1.2 Financiën Verkeer en Vervoer

Voor de voorbereiding en uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid ontvangt de MRDH jaarlijks een zogenoemde **brede doeluitkering**. Deze wordt verstrekt op basis van de Wet BDU verkeer en vervoer.

Daarnaast spreekt de MRDH mee over de toewijzing van middelen uit het **Mobiliteitsfonds**, voor aanleg en verbetering van infrastructuur, of voor onderzoek ter voorbereiding daarvan. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte

en Transport (MIRT) is opgenomen hoe deze middelen worden verdeeld. Daarnaast kreeg de MRDH in het verleden van de Haaglandengemeenten een inwonersbijdrage voor het **Mobiliteitsfonds Haaglanden** (middelen kwamen uitsluiten ten goede aan de Haaglanden-gemeenten), per 2018 is hier geen inwonersbijdrage meer geheven en is het fonds afgebouwd.

Naast de brede doeluitkering en middelen uit het mobiliteitsfonds kan de MRDH nog op overige manieren inkomsten genereren (**overige inkomsten**). Dat gaat het veelal om (incidentele) bijdragen vanuit het Rijk, provincie of gemeenten aan projecten van de MRDH. Bijvoorbeeld bijdragen in het kader van de verkeersveiligheid of een beschikbaarheidsvergoeding OV van het Rijk tijdens de covidperiode.

Ontwikkeling baten verkeer en vervoer

In figuur 3 en 4 is een overzicht opgenomen van de baten van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer in de periode 2015-2023.

Over het algemeen ligt de bandbreedte van de baten over de periode van 2015 tot 2023 tussen de €500 en €700 miljoen, met een uitschieter in 2017 naar €909 miljoen. Uit de cijfers komt naar voren dat er tot 2020 gebruikgemaakt wordt van het Mobiliteitsfonds Haaglanden, dit heeft te maken met de MRDH in het verleden een inwonersbijdrage kreeg voor het Mobiliteitsfonds Haaglanden. Deze inleg kwam uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. Conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 is er met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage voor verkeer en vervoeropgaven meer geheven. Het Mobiliteitsfonds is in de daarop volgende jaren afgebouwd. Tot 2017 is de omvang hiervan bijna even groot als van de middelen uit het BDU. Vanaf 2017 is de omvang minimaal.

De besteding door de MRHD van de middelen afkomstig uit het BDU, daarentegen, stijgt. In 2015 ontvangt de MRDH zo'n €300 miljoen, wat stijgt tot bijna €500 miljoen in 2023, met een uitschieter naar €590 miljoen in 2019. Overige baten fluctueren sterk, tussen bijna €22 miljoen in 2023 en €194 miljoen in 2020. Hieronder beschrijven wij per periode waar deze baten met name uit bestaan, waar zij voor zijn gereserveerd en waar de fluctuatie vandaan komt.

Ontwikkeling baten 2015-2017[13]

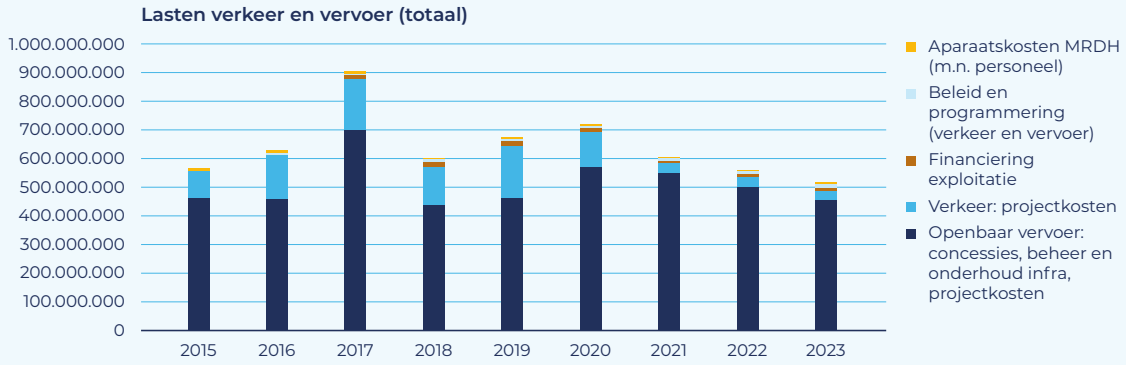
- **Voor het Programma Vervoer ontwikkelden de baten zich van ongeveer 469 miljoen in 2015 tot ongeveer 725 miljoen in 2017.**
  - De baten in deze periode zijn voornamelijk afkomstig uit onttrekking BDU-fonds en uit het eigen 'Mobiliteitsfonds Haaglanden' (zie bovenstaand). Met name in 2017 zijn veel baten afkomstig uit het BDU-fonds (€417 miljoen) en het mobiliteitsfonds (€264 miljoen). Deze baten zijn met name nodig voor de investeringen in het netwerk RandstadRail.

- **Voor het Programma Verkeer ontwikkelden de lasten en baten zich van ongeveer 97 miljoen in 2015 tot ongeveer 184 miljoen in 2017.**
  - De baten zijn in deze periode voornamelijk afkomstig uit onttrekking BDU-fonds, het mobiliteitsfonds, het regiofonds 'Bereikbaarheidsoffensief Randstad-Haaglanden' (BOR) uit regio Haaglanden en in 2017 overige inkomsten in de regio Haaglanden.
  - Het regiofonds BOR is in 2016 geheel besteed, na oprichting in 2001, met name als bijdrage aan het project Rotterdamsebaan.
  - Het hoge bedrag aan overige inkomsten uit de regio Haaglanden in 2017 betreft met name de investeringsbijdragen voor eveneens het project Rotterdamsebaan.

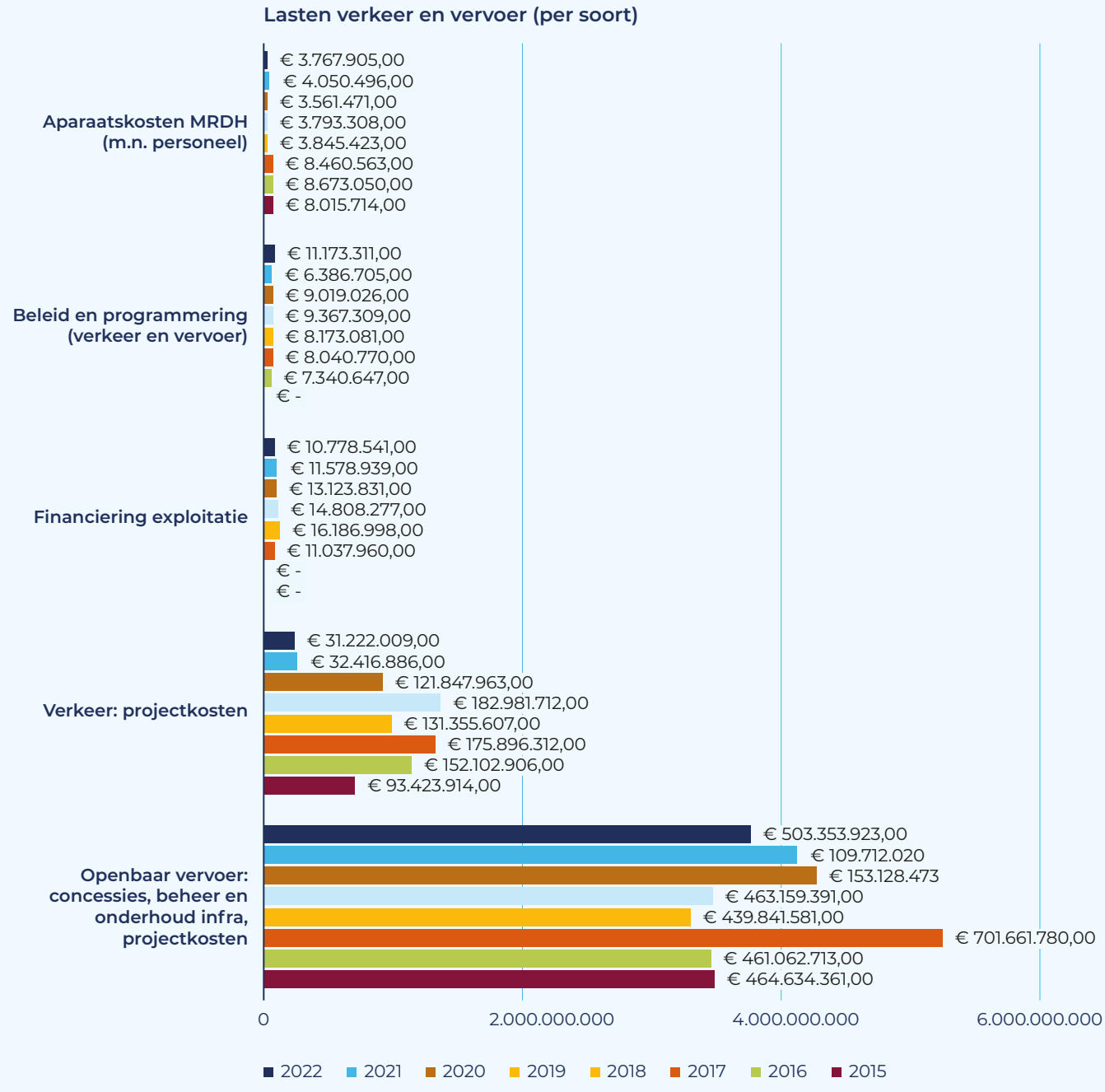
Ontwikkeling van baten tussen 2018 en 2023

- **Voor het Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer ontwikkelden de baten zich van ongeveer 195 miljoen in 2018, tot ca. 265 miljoen in 2019, waarna ze daalden tot ca. 56 miljoen in 2022 en 80 miljoen in 2023.**
  - Veruit het merendeel van de baten kwam uit het BDU-fonds. Deze betreffen 56% van de inkomsten in 2018 en meer dan 70% in 2019 en 2020. Van 2021 tot en met 2023 betreft het zelfs 99%, 97% en 90% van de totale inkomsten.

13 De MRDH heeft in de periode tussen 2015 en 2023 op twee manieren gerapporteerd over baten en lasten met betrekking tot 'verkeer en vervoer'. In de jaarrekeningen in de periode 2015-2017 gebeurde dit op het niveau van een 'Programma Verkeer' en een 'Programma Openbaar vervoer'. In de jaarrekeningen van 2018-2023 gebeurde dit op het niveau van het 'Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer' en 'Programma Infrastructuur verkeer en vervoer'. Waar in de periode 2015-2017 dus sprake was van een rapportage naar inhoudelijk terrein (verkeer vs. openbaar vervoer) is in de periode 2018-2023 gekozen voor een indeling naar Exploitatie en infrastructuur. In onderstaande toelichting op de ontwikkeling van de baten de lasten maken we daarom onderscheid tussen beide periodes.



Figuur 5 **Lasten verkeer en vervoer 2015-2023 o.b.v. jaarrekeningen14**



Figuur 6 **Lasten verkeer en vervoer tussen 2015-2023 o.b.v. jaarrekeningen**

14 Sinds 2018 heeft de MRDH lasten op een andere manier gerapporteerd dan hiervoor. Om toch een beeld te kunnen schetsen van de ontwikkeling zijn sommige lasten in deze grafiek daarom herverdeeld, vanuit de programma's verkeer en vervoer, naar bijvoorbeeld apparaatskosten.

- Tussen 2018 en 2020 is een rijksbijdrage voor de aanleg van de Rotterdamsebaan (€47, €27 en €45 miljoen resp.) nog een belangrijke inkomst. Met name hierdoor zijn overige inkomsten goed voor tussen de 14% en 32% van het totaal. Deze bijdrage daalt naar 0,9 miljoen in 2021 en 2022, nadat het project in 2021 is afgerond.

Voor het Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer ontwikkelden de lasten en baten zich van ongeveer 403-411 miljoen in 2018, tot 538-546 miljoen in 2020, 505-506 miljoen in 2022 en 439-440 miljoen in 2023.

- De baten zijn in 2018 en 2019 voornamelijk afkomstig uit onttrekking uit fonds BDU (ca. 93%) en rente (3,5-4%). Met de coronacrisis kantelt dit beeld ook vanaf 2020, sindsdien stijgt de post 'overige inkomsten' van circa 7 miljoen per jaar in 2018/2019 tot ca. 125 miljoen in 2020, 133 miljoen in 2021 en ca. 90 miljoen in 2022 (voornamelijk afkomstig uit de 'Beschikbaarheidsvergoeding' van het Rijk, voor het openbaar vervoer). Per 2023 is deze post gedaald tot -2,5 miljoen euro.

Ontwikkeling lasten verkeer en vervoer

In onderstaande grafieken is een overzicht opgenomen van de lasten van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer in de periode 2015-2023.

Ontwikkeling van lasten tussen 2015 en 2017

- **Voor het Programma Vervoer ontwikkelden de lasten zich van ongeveer 469 miljoen in 2015 tot ongeveer 725 miljoen in 2017.**
  - Het merendeel van de lasten is besteed aan exploitatie van het openbaar vervoer (ca. 47% in 2016 en 31% in 2017), het netwerk (ca. 24% in 2016 en 42% in 2017) en beheer en onderhoud infra (ca. 27% in 2016 en 23% in 2017). Overige lasten binnen dit programma zijn programmakosten voor de MRDH.
  - De baten in deze periode zijn voornamelijk afkomstig uit onttrekking BDU-fonds en het mobiliteitsfonds.

- **Voor het Programma Verkeer ontwikkelden de lasten zich van ongeveer 97 miljoen in 2015 tot ongeveer 184 miljoen in 2017.**
  - Het merendeel van de lasten is besteed aan verkeersmanagement en wegenstructuur (ca. 77%, in 2016 en 2017). Overige lasten binnen dit programma zijn uitgegeven aan de onderdelen fiets- en ketenmobiliteit, verkeersveiligheid, en beleid en programmering/apparaatslasten van de MRDH.
  - De baten zijn in deze periode voornamelijk afkomstig uit onttrekking BDU-fonds en bijdragen uit de regio Haaglanden.

Ontwikkeling van lasten tussen 2018 en 2023

- **Voor het Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer ontwikkelden de lasten zich van ongeveer 195 miljoen in 2018, tot ca. 265 miljoen in 2019, waarna ze daalden tot ca. 56 miljoen in 2022 en 80 miljoen in 2023.**
  - Het merendeel van de lasten is besteed aan verkeersmanagement en wegenstructuur (ca. 53-59% tussen 2018 en 2020, 30-32% in 2021 en 2022, en 18% in 2023); en aan 'netwerk openbaar vervoer' (variërend van 30-56%). Overige lasten binnen dit programma hebben betrekking tot fiets- en ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en apparaatslasten.

- **Voor het Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer ontwikkelden de lasten zich van ongeveer 403-411 miljoen in 2018, tot 538-546 miljoen in 2020, 505-506 miljoen in 2022 en 439-440 miljoen in 2023.**
  - Het merendeel van de lasten is besteed aan de exploitatie van het openbaar vervoer (jaarlijks tussen de 93-96%). Sinds 2020 stegen de lasten voor concessies in verband met corona (tot ca. 316 miljoen in 2020, ca. 512 miljoen in 2021 en ca. 474 miljoen in 2022).
  - De baten zijn in 2018 en 2019 voornamelijk afkomstig uit onttrekking uit fonds BDU (ca. 93%) en rente (3,5-4%). Met de coronacrisis kantelt dit beeld ook vanaf 2020, sindsdien stijgt de post 'overige inkomsten' van circa 7 miljoen per jaar in 2018/2019 tot ca. 125 miljoen in 2020, 133 miljoen in 2021 en ca. 90 miljoen in 2022 (voornamelijk afkomstig uit de 'Beschikbaarheidsvergoeding' van het Rijk, voor het openbaar vervoer). Per 2023 is deze post gedaald tot -2,5 miljoen euro.

3.2 Feitelijke realisatie verkeer en openbaar vervoer

Ter evaluatie van de realisatie van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer beschrijven wij de volgende inzichten:

- Doelen, activiteiten, resultaten en effecten tussen 2015-2019 (paragraaf 3.2.1)
- Doelen, activiteiten, resultaten en effectentussen 2020-2023 (paragraaf 3.2.2)
- Subsidieverlening voor projecten, 2015-2023 (paragraaf 3.2.3)

3.2.1 Doelen, activiteiten en resultaten 2015-2019

Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit MRDH

De Strategische Bereikbaarheidsagenda is opgesteld in 2013. Over bereikbaarheid en mobiliteit is in deze agenda opgenomen dat dit geen doelen op zich zijn maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de Metropoolregio.[15] De Vervoerautoriteit heeft daarom ook te maken met doelen op het gebied van economie, ruimte, milieu en welzijn. In de agenda zijn vijf kerndoelen van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer opgenomen:

1. **Concurrerende economie**: “Wij werken aan het versterken van de economie door het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van onze economische kerngebieden”.

2. **Kwaliteit van plekken**: “Wij werken aan het verhogen van de kwaliteit van internationaal concurrerende plekken en de kwaliteit van andere woon- en werklocaties in de metropoolregio door de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van deze locaties te verbeteren”.

3. **Kansen voor mensen**: “Wij werken aan het vergroten van de kansen voor mensen door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en tegen een redelijke prijs”.

4. **De duurzame regio**: “Wij werken aan een meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem”.

5. **Efficiënt en rendabel**: “Wij werken aan een kostenefficiënt en rendabel vervoersysteem door optimaal gebruik te maken van het beschikbare vervoersysteem en de ruimte daaromheen”.

Per kerndoel zijn in de bereikbaarheidsagenda indicatoren voor succes opgenomen. Deze indicatoren zijn in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2017 verder uitgewerkt in zogenoemde ‘topeisen’.

Activiteiten, resultaten en effecten op basis van jaarstukken, evaluaties en databases

Om de doelstellingen te realiseren heeft de MRDH activiteiten uitgevoerd en resultaten geboekt. Voor een beschrijving daarvan baseren wij ons op de jaarverslagen van de MRDH. Daarin is voor de periode 2015 tot 2019 niet systematisch per doelstelling aangegeven welke activiteiten zijn uitgevoerd en welke resultaten zijn geboekt.[16] Wij hebben daarom zelf een koppeling gemaakt tussen enerzijds activiteiten/resultaten en anderzijds de vijf doelstellingen. In de tabel geven we het soort activiteiten en resultaten weer, met voorbeelden (zie de jaarrekeningen voor een volledig overzicht). Daarnaast hebben we per doelstellingen mogelijke effecten opgenomen van het beleid van de MRDH.

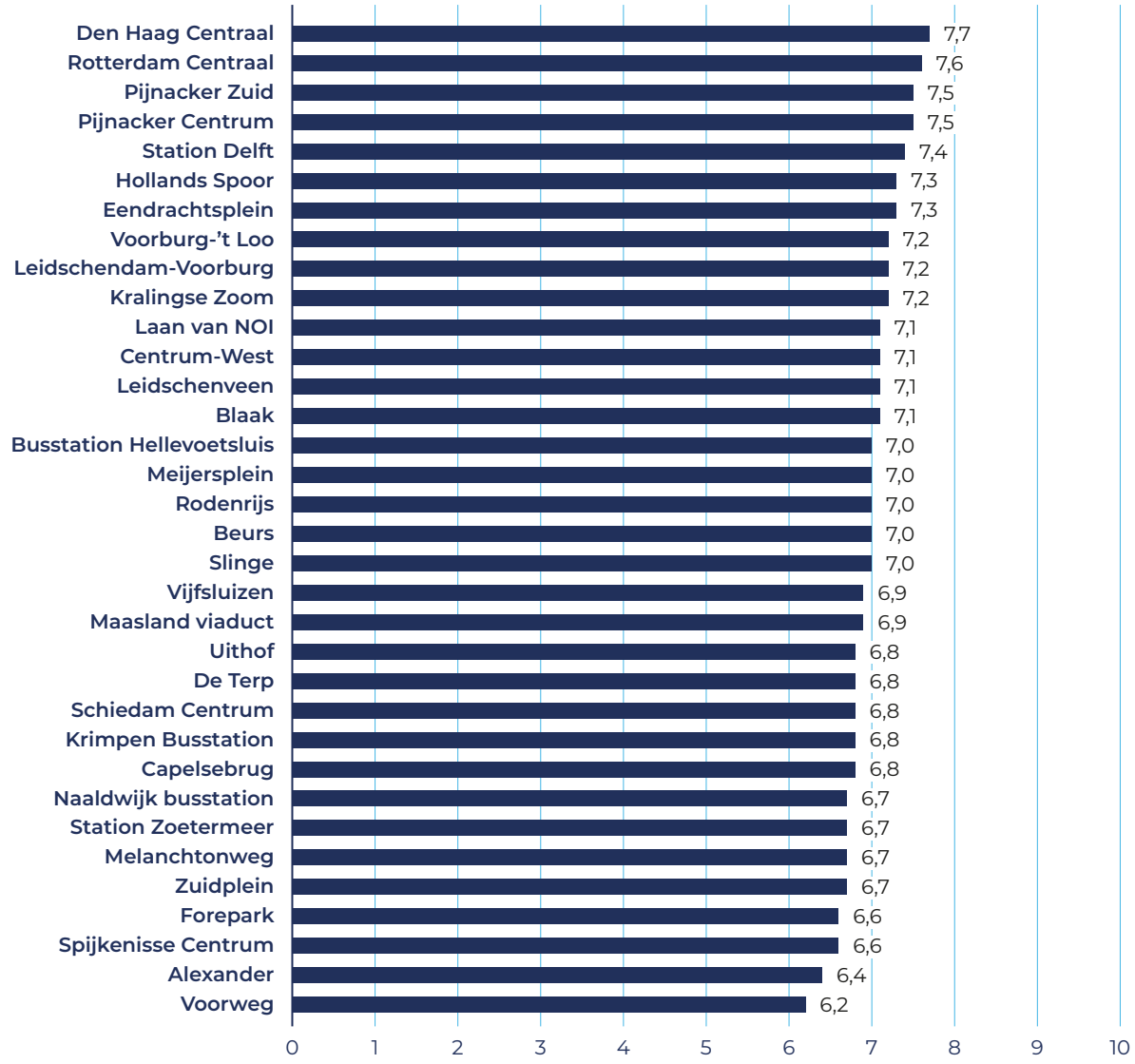
15 MRDH (2013). Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit MRDH.

16 Van 2015 tot en met 2017 worden de activiteiten en resultaten losgetrokken in het Programma Verkeer en het Programma Vervoer. Deze programma’s veranderen vanaf 2018 naar het Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en het Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De acties zijn in de jaarrekeningen van 2015 en 2016 ook verdeeld tussen de Rotterdamse regio, de regio Haaglanden en MRDH-breed. Vanaf 2017 wordt hier geen onderscheid meer tussen gemaakt.

Onderdeel	Toelichting
1	**Concurrerende economie: verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit.** **Indicatoren/concrete doelstellingen zoals opgenomen in de strategische bereikbaarheidsagenda en de uitvoeringsagenda bereikbaarheid 2017: Toename van het aantal mensen van binnen en buiten de regio dat onze economische kerngebieden betrouwbaar en comfortabel kan bereiken binnen een aanvaardbare reistijd van 45 minuten → In 2025 10% meer mensen die de economische locaties moet kunnen bereiken in 45 minuten per openbaar vervoer, auto en fiets (topeis uitvoeringsagenda bereikbaarheid)** **Toename van de betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste logistieke verbindingen à Betrouwbaarheid van de reistijd van 95% op het hoofdwegennet en 90% op het onderliggend wegennet (topeis uitvoeringsagenda bereikbaarheid)**
Activiteiten en resultaten	Activiteiten en resultaten betreffen diverse onderzoeken (o.a. in het kader van MIRT), project- en programmamanagement, besluitvorming en het sluiten van bestuursovereenkomsten en diverse projecten gericht op infrastructuur in de regio. Hiertoe is ook het programma MoVe (mobiliteit en verstedelijking) opgesteld en worden jaarlijks projecten gesubsidieerd en gerealiseerd.
Effecten	**Bereikbaarheid economische kerngebieden** • Uit een nulmeting van Goudappel (2017)[17] komt naar voren dat de topeis om het aantal mensen dat in 2025 de 11 belangrijkste economische toplocaties binnen 45 minuten kan bereiken met 10% is toegenomen binnen bereik is waar het gaat om fiets en openbaar vervoer. Voorwaarde daarbij is dat verwachte ontwikkelingen daadwerkelijk gerealiseerd zouden worden. Voor de auto wordt de doelstelling naar verwachting niet gehaald (geschatte toename van 4%). • Uit de effectmeting Topeisen bereikbaarheid door Goudappel (2021)[18] komt naar voren dat als de voorgenomen maatregelen worden genomen de bereikbaarheid van economische toplocaties per fiets met 8% toeneemt en per OV met gemiddeld 10%. Inclusief (voorgenomen) ketenmaatregelen wordt hoger gescoord. In deze zelfde effectmeting is opgenomen dat de doelstelling voor de auto in de tussentijd is komen te vervallen. **Betrouwbaarheid reistijd (effecten voor de periode 2015-2023)** • **Punctualiteit:** Wat betreft het OV is de punctualiteit bij de beginhalte voor rail relatief constant tussen 2016 en 2023. Uit de OV-monitor blijkt deze tussen de 93% en 94% te liggen. De punctualiteit van bussen bij de beginhalte fluctueert meer, met name door een dip in 2019 en 2020. In de OV-monitors is opgenomen dat deze stijgt van 87% naar 90% tussen 2016 en 2018, waarna het daalt naar 83% en 79% in 2019 en 2020. Sinds 2021 ligt dit getal weer tussen de 83% en 86%. • **Rituitval:** Ook met betrekking tot rituitval scoort rail beter dan de bus. Metro's en trams rijden tussen 2016 en 2023 tussen de 0,09% en 0,97% van de dienstregelingskilometers niet. Bussen vallen ook relatief weinig uit, met uitzondering van de bus Haaglanden Streek en Voorne-Putten Rozenburg. In 2018 is daar een uitval van respectievelijk 1,6% en 2,5% van de dienstregelingskilometers en in 2023 8,3% en 1,8% van de dienstregelingskilometers.[19] • **Doorstroming en betrouwbaarheid:** Uit een onderzoek van Goudappel (2024) over de doorstroming en betrouwbaarheid van het wegennet blijkt dat een deel van de wegen niet voldoet aan de eisen die de MRDH heeft gesteld.[20] Zowel op doorstroming als op betrouwbaarheid is er een toename te zien in het aantal trajecten dat niet voldoet aan de eisen tussen 2019 en 2023. Voor doorstroming voldoen in 2023 7 van de 273 trajecten niet in de ochtendspits en 20 niet in de avondspits (t.o.v. 4 en 19 in 2019). Wat betreft betrouwbaarheid voldoen in 2023 51 van de 273 trajecten niet in de ochtendspits en 73 niet in de avondspits (t.o.v. 45 en 54 in 2019).[21]
2	**Kwaliteit van plekken. Openbaar vervoer, belevingswaarde OV-stations. Kwaliteit van de buitenruimte op de metropolitane locaties – samen met aantrekkelijke culturele voorzieningen.** **Indicatoren/concrete doelstellingen:** • Toename gebruik en waardering van de openbare ruimte in een gebied • De ambitie is dat in 2025 90% van de Stedenbaan-knooppunten door de gebruikers wordt gewaardeerd met een 7,5 (topeis uitvoeringsagenda bereikbaarheid)
Activiteiten en resultaten	Activiteiten en resultaten betreffen samenwerking met partnerorganisaties rondom de verbetering van OV-knooppunten (bv. Blaak, Delft-zuid), beleidsontwikkeling met het opstellen van uitvoeringsprogramma's en probleeminventarisatie (bv. HOV-haltes), en oplevering van projecten als kwaliteitsimpuls voor de buitenruimte. Ook kennisdeling en subsidieverstrekking m.b.t. verkeersveiligheid (en ontwikkeling regio-aanpak n.a.v. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030). De start van het uitvoeringsprogramma knooppunten waarin voor meer dan 80 knooppunten startnotities worden opgesteld om te kijken of er verbeteringen kunnen worden doorgevoerd in fysieke zin die bijdragen aan de verbetering van de klantwaardering.

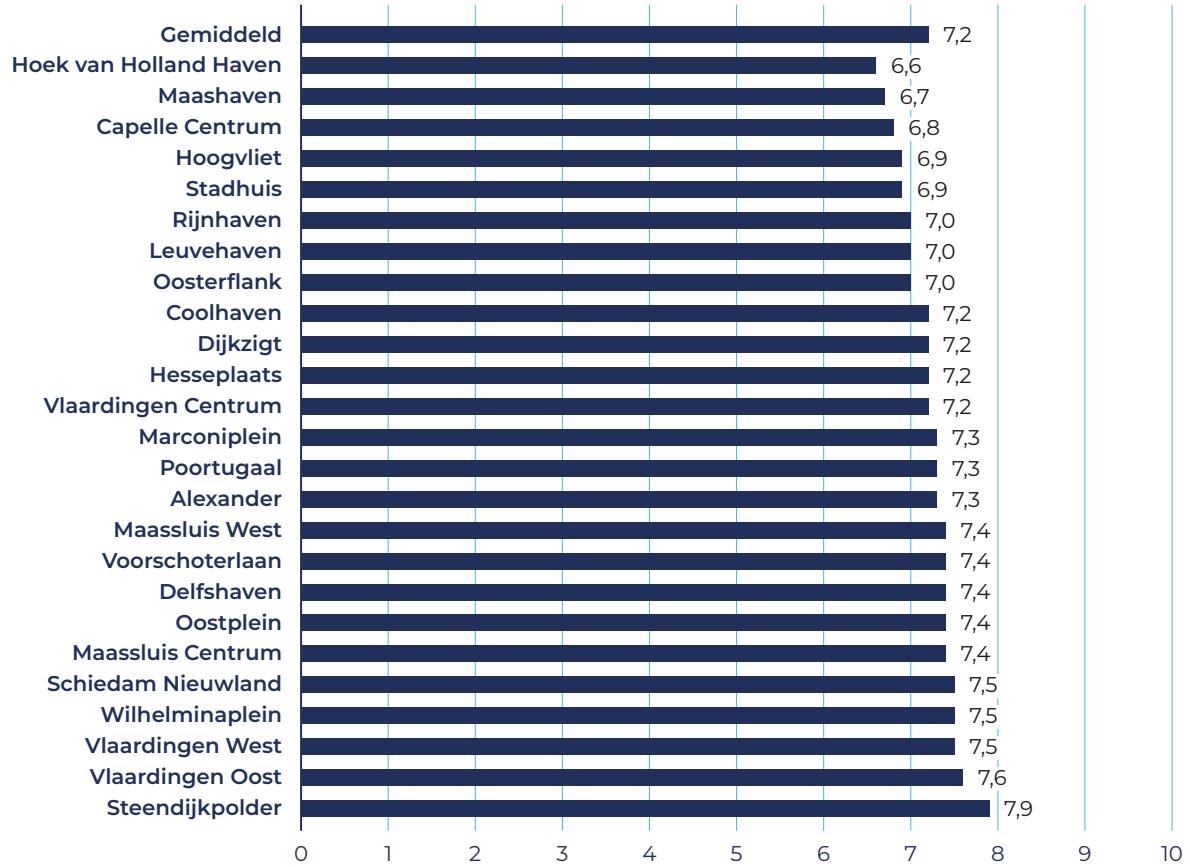
17 Goudappel (2017). Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH.
18 Goudappel (2021). Effectmeting Topeisen Bereikbaarheid UAB.
19 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
20 Bij doorstroming gaat het erom dat de reistijd in de spits minder dan twee (basisnetwerk) of anderhalf (verbindend netwerk) keer zo groot is als tijdens de 'freeflow snelheid'. Een traject is betrouwbaar als op een traject anderhalf keer de verwachte reistijd moet worden ingepland om in 90% van de gevallen op tijd op bestemming te zijn.
21 Goudappel (2024). Knelpuntenanalyse en reistijdbetrouwbaarheid MRDH.

Onderdeel	Toelichting
Effecten	**Waardering OV-knooppunten** • **OV-knooppunten (juni 2019):** In 2019 heeft I&O research onderzoek gedaan naar 34 OV-knooppunten waarvoor de MRDH verantwoordelijk is.[22] Het gemiddelde rapportcijfer over deze knooppunten is een 7,0.



22 I&O Research (2019). Kwaliteitsmeting OV-knooppunten.

Onderdeel	Toelichting
Effecten	• **OV-knooppunten (september 2020):** In 2020 heeft I&O research onderzoek gedaan naar 25 knooppunten die onder het beheer van de MRDH vallen.[23] Daaruit kwam een gemiddelde score van 7.2 naar voren. Dit zijn niet de stedenbaan-knooppunten.



Waardering stations en haltes

- **Stations:** In maart 2022 heeft de MRDH inzichten voor de actualisatie van de strategische agenda op een rij gezet. Daaruit kwam naar voren dat de waardering van stations is verbeterd. Op dat moment werden de stations gemiddeld gewaardeerd met een 7.[24] Daarbij gaat het om alle stations en niet alleen de OV-knooppunten zoals hierboven genoemd.
- **Haltes:** Uit de OV-klantbarometer komt naar voren dat de gemiddelde waardering voor haltes binnen de MRDH gedurende de periode 2018-2023 licht is toegenomen van 7,6 naar 7,8.[25]

3 Kansen voor mensen.
Inwoners krijgen toegang tot meer arbeidsplaatsen en voorzieningen.

Indicatoren/concrete doelstellingen:

- Toename aantal voorzieningen en arbeidsplaatsen dat mensen binnen een reistijd van 45 minuten en tegen een redelijke prijs kunnen bereiken à In 90% van de woongebieden is het aantal arbeidsplaatsen en voorzieningen dat binnen 45 minuten bereikbaar is met 10% toegenomen. Dat geldt voor het openbaar vervoer, de auto en de fiets (topeis uitvoeringsagenda bereikbaarheid).

Activiteiten en resultaten	Activiteiten en resultaten betreffen financiële steun voor uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk, realisatie van ontsluitingswegen, beleidsontwikkeling (met bv. snelfietsrouteplan), en met doorontwikkeling van infrastructuur randstadrail.
Effecten	**Verbetering bereikbaarheid voorzieningen en arbeidsplaatsen** • Uit een nulmeting van Goudappel (2017)[26] komt naar voren dat de topeis van verbetering van de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per fiets en openbaar vervoer binnen bereik was als verwachte ontwikkelingen daadwerkelijk gerealiseerd zouden worden. Voor de auto wordt de doelstelling naar verwachting niet gehaald (geschatte toename van 1%). Over de bereikbaarheid van voorzieningen worden geen uitspraken gedaan. • Uit de effectmeting Topeisen bereikbaarheid door Goudappel (2021)[27] komt naar voren dat als de voorgenomen maatregelen worden genomen de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per fiets met 8% toeneemt en per OV met 9%. Inclusief (voorgenomen) ketenmaatregelen wordt het doel wel gehaald, zo is de verwachting. Over de bereikbaarheid van voorzieningen worden geen uitspraken gedaan.

23 I&O Research (2020). Kwaliteitsmeting OV-knooppunten 2020.
24 MRDH (2022). Strategische agenda MRDH - inzichten voor actualisatie.
25 CROW (2023). OV-klantenbarometer.
26 Goudappel (2017). Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH.
27 Goudappel (2021). Effectmeting Topeisen Bereikbaarheid UAB.

Onderdeel	Toelichting
4 De duurzame regio. Toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem **Indicatoren/concrete doelstellingen:** • Afname van emissies en geluid per reizigers- en tonkilometer à De ambitie is een afname met 30% in 2025 van de CO_2-uitstoot in het verkeerssysteem (topeis uitvoeringsagenda bereikbaarheid).	
Activiteiten en resultaten	Activiteiten en resultaten betreffen beleidsontwikkeling/convenanten (bv. over waterstofbussen of vermindering schadelijke stoffen) en door meer fiets- en OV-gebruik te stimuleren middels verbeteren van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding. Ook is ingezet op beleidsontwikkeling ketenmobiliteit en het programma metropolitane fietsroutes.
Effecten	**Afname emissies** • De **Regioverkenning 2019**[28] gaf aan dat het totale energieverbruik van huishoudens, bedrijven en instellingen en verkeer en vervoer over de periode 2010-2017 afnam in de MRDH en in Nederland.[29] De emissie van CO_2 door verkeer en vervoer in de MRDH nam in de jaren 2010-2017 af van 4,2 naar 3,8 miljoen ton. Dat is een daling van 1,9 naar 1,6 ton per inwoner[30] (t.o.v. 2,2 naar 2,1 ton per inwoner in Nederland). • Uit de **Effectbepaling regionaal maatregelenpakket**[31] van het Programma duurzame mobiliteit Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (februari 2020) bleek dat wanneer alle maatregelen uit het regionaal maatregelenpakket van de MRDH-regio worden uitgevoerd, dit voor de mobiliteit in de regio tot een CO_2-reductie van ca. 314 kton in 2025 leidt. Hiermee wordt ongeveer 7,4% reductie ten opzichte 2015 gehaald. Samen met de verwachte bijdrage van maatregelen van het Rijk en de EU12 leidt het maatregelenpakket tot 16,5% CO_2-reductie ten opzichte van 2015. De maatregelen hadden daarmee onvoldoende effect om de regionale ambitie van 30% CO_2-reductie in 2025 te behalen. • In 2021 hebben CE Delft en Goudappel Coffeng opnieuw een onderzoek gedaan naar de **"Effecten van het programma duurzame mobiliteit"**.[32] Uit dit onderzoek blijkt dat de restopgave groter is dan in de eerdere effectbepaling. Samen met de verwachte bijdrage van maatregelen van het Rijk en de EU leidt het beleid in 2021 tot 7% CO_2-reductie ten opzichte van 2015, niet 16,5%. Er zijn wel kansen die gemeenten nog meer kunnen pakken, zoals ZE-zones voor stadslogistiek, lagere parkeernormen, het weren van scooters, deelmobiliteit rondom OV-locaties en werkgebonden mobiliteit. • In maart 2022 reden er 86 emissievrije bussen binnen de MRDH. Momenteel zijn het er 130.
5 Efficiënt en rendabel. Beter benutten van het mobiliteitssysteem. **Indicatoren/concrete doelstellingen:** • Netwerkprestatie in termen van voertuigverliesuren, verbeterde reiskwaliteit of kwantiteit van reizigers of goederen op het netwerk per geïnvesteerde €. • De ambitie is dat de beheer- en exploitatielasten OV met 10% af te laten nemen voor het gehele OV-systeem (topeis uitvoeringsagenda bereikbaarheid).	
Activiteiten en resultaten	Activiteiten en resultaten betreffen concessieverstrekking, onderzoek, ondersteunen van gemeenten bij verkeersmanagement; inzet op verkeersdata levering; afspraken maken met werkgevers, ontwikkeling Metropoolkaart, beleidsontwikkeling rondom tarieven. De MRDH heeft in deze periode ook onderzoek uitgevoerd naar alternatieve bekostigingsvormen, en met de VRA en ministerie IenW naar investerend vermogen van de twee vervoerregio's.

28 MRDH (2019). Regioverkenning 2019 MRDH.
29 exclusief de internationale lucht- en scheepvaart en verbruik steenkool
30 bron: Klimaatmonitor-databank en CBS
31 CE Delft (2020). Effectbepaling regionaal maatregelenpakket.
32 CE Delft & Goudappel Coffeng (2021). Effecten van het programma duurzame mobiliteit.

Onderdeel	Toelichting
Effecten	**Voertuigverliesuren** Voertuigverliesuren gaat over reistijdsverlies op de weg. Dit hangt daarmee sterk samen met eerdergenoemde bevindingen uit het onderzoek van Goudappel (2024) over de doorstroming en betrouwbaarheid van het wegennet.[33] Daaruit kwam naar voren dat zowel op **doorstroming** als op **betrouwbaarheid** er een toename te zien is in het aantal trajecten dat niet voldoet aan de eisen tussen 2019 en 2023. Voor doorstroming voldoen in 2023 7 van de 273 trajecten niet in de ochtendspits en 20 niet in de avondspits (t.o.v. 4 en 19 in 2019). Wat betreft betrouwbaarheid voldoen in 2023 51 van de 273 trajecten niet in de ochtendspits en 73 niet in de avondspits (t.o.v. 45 en 54 in 2019). Het rapport gaat niet in op waarom de doorstroming en betrouwbaarheid is verslechterd in 2023 ten opzichte van 2019. **Reiskwaliteit**[34] • **Klantwaardering:** in de periode 2015-2019 scoren alle concessies tussen de 7,4 en 8. De meeste concessies scoren structureel op of rond het landelijk gemiddelde. Ook is een positieve ontwikkeling zichtbaar in de klantwaardering. • **Uitval:** Voor vrijwel alle concessies is sprake van een negatieve ontwikkeling op het gebied van rituitval. Deze neemt toe in de periode 2015-2019. • **Punctualiteit:** Over het algemeen blijft de punctualiteit over de periode 2015-2019 redelijk gelijk. Wel loopt het beeld voor de verschillende concessies uiteen van 63% (Bus Voorne-Putten Rozenburg 2019) tot 96% (Rail Rotterdam Metro 2017-2019). **Kwantiteit**[35] • **Instappers:** In de periode 2016-2019 is het aantal instappers in het OV toegenomen. Dit geldt in het bijzonder voor de Rotterdamse Metro en de tram in Den Haag. Eenzelfde ontwikkeling is zichtbaar in het aantal **reizigerskilometers** in het OV. • **Reissnelheid (stadsvervoer):** De tevredenheid over de **reissnelheid** in het stadsvervoer voor reizigers per bus en tram vertoont in de periode 2015-2019 een positieve ontwikkeling naar gemiddeld bijna een 8,0. • **Frequentie:** De tevredenheid over de frequentie van het stadsvervoer laat een licht negatieve ontwikkeling zien in de periode 2015-2019 maar zit gemiddeld nog ruim boven de 7,0. De tevredenheid over de frequentie van het streekvervoer (m.u.v. de Randstadrail) neemt in deze periode sterk af (van gemiddeld ruim een 7,0 naar een 6,5) met als laagste waardering een 5,9 in 2018 voor de concessie Regiovervoer Haaglanden. In 2019 is weer licht herstel te zien. De tevredenheid over de frequentie van de Randstadrail blijft redelijk constant (gemiddeld 7,6). • **Gebruik van OV i.r.t. auto:** De Regioverkenning 2019 stelt dat het gebruik van OV in de metropoolregio absoluut en relatief toenam, in vergelijking met de auto. De toename van het OV-gebruik concentreert zich op de as Den Haag-Delft-Rotterdam. In gebieden met een beperktere OV-bereikbaarheid is de groei van OV minder sterk. **Investeringen in het OV-systeem**[36] • Tussen 2016 en 2019 zijn de uitgaven voor exploitatie licht afgenomen terwijl de uitgaven voor beheer en infra stevig zijn toegenomen. In onderstaande tabel zijn de uitgaven in miljoenen euro's opgenomen.

	2015	2016	2017	2018	2019
Concessies	n.b.	€ 220	€ 232	€ 191	€ 190
Beheer en onderhoud infra	n.b.	€ 129	€ 168	€ 187	€ 194
Subtotaal		€ 349	€ 400	€ 378	€ 383
Percentage t.o.v. 2016		100%	115%	108%	110%

33 Goudappel (2024). Knelpuntenanalyse en reistijdbetrouwbaarheid MRDH.
34 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
35 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
36 Jaarrekeningen MRDH 2016-2019.

3.2.2 Activiteiten en resultaten tussen 2020-2023

Strategische Agenda 'Samen aan het werk!' 2019-2023

De Strategische Agenda 'Samen aan het werk!' voor 2019-2023 is opgesteld in 2019. De agenda sluit aan op de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. In deze strategische agenda worden 7 doelen op het gebied van verkeer en vervoer geformuleerd:

1. **Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen**
   Inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. Dat kan door onder meer de snelheid en frequentie van het OV op te schroeven. Ook moet de kwaliteit verbeteren en - waar nodig - de vervoerscapaciteit worden uitgebreid.

2. **Verbetering kwaliteit en efficiency OV**
   Ongeveer 80% van het beschikbare mobiliteitsbudget van de MRDH wordt besteed aan de exploitatie en beheer en onderhoud van het OV. Dat komt neer op zo'n €400 miljoen per jaar. Het is een wettelijke taak van de MRDH om ervoor te zorgen dat bus, tram en metro dagelijks kunnen rijden. Een belangrijke opgave daarbij is om de efficiency van het OV te verhogen. Dat betekent: meer reizigers vervoeren met hetzelfde aanbod én het beheer en onderhoud efficiënter uitvoeren. Hierdoor dalen de kosten per reiziger en houdt de MRDH middelen over om terug te investeren in nieuw OV. Het verhogen van de snelheid van het OV is hierin belangrijk. Dit leidt tot kortere reistijden, minder inzet van materieel en personeel, uiteindelijk extra reizigers en hogere kwaliteit voor de reiziger.

3. **Betrouwbaar op weg**
   Een robuust, betrouwbaar en samenhangend wegennetwerk in de Metropoolregio is noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

4. **Versnellen van innovatie in mobiliteit**
   Nieuwe technologie betekent veel voor onze toekomstige bereikbaarheid. Het maakt toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer. Belangrijk dus om in te spelen op technische en organisatorische vernieuwing, zoals automatisch vervoer en de mogelijkheden van big data. Een andere ontwikkeling is om vanuit innovatie de potentie van nieuwe mobiliteitsdiensten zoals elektrische deelscooters en zelfrijdende elektrische busjes te herkennen. We gaan vaart maken met mobiliteitsinnovatie. Dat is de enige manier om de tijd vooruit te zijn.

5. **Minder CO_2-uitstoot bij verkeer**
   Het terugbrengen van de CO_2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO_2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om maatregelen van de rijksoverheid, de provincie en gemeenten. De MRDH ondersteunt gemeenten bij het opstellen en uitvoeren van een Actieplan CO_2-reductie.

6. **Vergroten verkeersveiligheid**
   De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. In 2017 zijn in de metropoolregio 51 doden en 4.061 gewonden gevallen. Om dit getal omlaag te brengen is meer nodig dan alleen verkeerseducatie. Fietsers zijn kwetsbaarder dan ooit. En de infrastructuur is niet overal verkeersveilig ingericht. We investeren daarom in de infrastructuur daar waar de risico's het grootst zijn. Het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur draagt bij aan het verkleinen van de risico's op ongevallen. Ook maken we serieus werk van handhaving.

7. **Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties.**
   Zoals gezegd, de metropoolregio groeit economisch en in inwonertal. De vraag naar woningen groeit mee. De grootste vraag naar nieuwe woningen ligt in het stedelijke gebied van de regio. Vanuit die behoefte hebben acht gemeenten rondom de spoorlijn Leiden – Dordrecht, zich georganiseerd in de Verstedelijkingsalliantie. Zij richten zich specifiek op dertien beeldbepalende, binnenstedelijke woningbouwlocaties nabij Hoogwaardig OV. De focus ligt hierbij op de wisselwerking tussen wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid. Hoe verhouden deze zich tot elkaar in de plannen? En hoe kunnen ze elkaar versterken? De gemeenten Zoetermeer, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp hebben zich vergelijkbaar georganiseerd in de Alliantie Middengebied. Ten aanzien van beide allianties heeft de MRDH een rol vanuit bereikbaarheid en economie. Deze nieuwe, integrale manier van ontwikkelen is ook wat de rijksoverheid beoogt, onder meer in de opzet van het nieuwe Mobiliteitsfonds.

Activiteiten, resultaten en effecten 2020-2023

In de periode tussen 2020 en 2022 rapporteert de MRDH op het niveau van de doelstellingen uit de strategische agenda; en per 2023 op het niveau van de zes opdrachten uit de nieuwe strategische agenda uit 2023. In deze periode wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten en resultaten in het kader van het programma **Exploitatie verkeer en openbaar vervoer** (hierna: programma exploitatie) en het programma **Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer** (hierna: programma infrastructuur). Onderstaande tabel geeft inzicht in de activiteiten en resultaten van de MRDH in deze periode – en hoe dus aan de doelstellingen uit de strategische agenda uit 2019 gewerkt is. In de tabel geven we het soort activiteiten en resultaten weer, met voorbeelden (zie de jaarrekeningen voor een volledig overzicht). Daarnaast zijn effecten opgenomen voor zover van belang voor de doelstellingen.

Onderdeel	Toelichting
1	**Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen: verbetering in 2025 van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit.** **Originele voorgestelde aanpak (2019):** • Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit om de regionale, provinciale, nationale en internationale bereikbaarheid te verbeteren. • Realisatie R-Net, inclusief infrastructuur, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer, Delft/Rodenrijs en de corridor RidderkerkRotterdam. • Verkenningen uitvoeren naar regionale Schaalsprong Mobiliteit CID-Binckhorst (Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel. • Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam. Het gaat om een hoogwaardige OV-verbinding die op termijn zowel voorziet in de reizigersbehoefte, een stimulerende werking heeft voor wonen en werken in de regio, en goed aansluit op de OV systemen tussen beide steden. • Vervangen van de laatste oude trams in de regio Den Haag door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise. • Verhoging van de capaciteit van RandstadRail-sporen tussen Den Haag Laan van NOI en Leidschenveen en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid. • Realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum en samen met de MIRTpartners werken we aan een ontwikkelstrategie voor de oude lijn. • Realisatie van een hoogwaardig en veilig metropolitaan fietsroutenetwerk, te beginnen met zes routes in het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer, Rotterdam, Delft, Maassluis, Westland en op Voorne-Putten.
Activiteiten	**De activiteiten van de MRDH richten op: agglomeratiekracht versterken[37], groeistrategie OV, ketenmobiliteit, hoogwaardige fietsroutes.** **Activiteiten m.b.t. exploitatie zijn in de periode 2020-2023 gericht op:** • **Programmaontwikkeling en -management.** Ontwikkeling van programma's, zoals programma ketenmobiliteit met maatregelenpakket voor OV, fiets en ketenmobiliteit (2020); programmamanagement van bv. verbeteren kwaliteit OV-knooppunten en voor realisatie metropolitane fietsroutes. • **Verkenningen en onderzoeken.** Bijvoorbeeld verkenningen naar schaalsprong OV; metropolitane fietsroutes, regionale OV-bereikbaarheid, nieuwe Oeververbindingen, ontwikkeling lijn Leiden-Dordrecht, Koningscorridor; en onderzoeken naar verbindingen in de regio (bv. nieuwe spoorlijn en uitbreiding R-net), evenals gebiedsuitwerkingen voor individuele gemeenten, uitwerking OV-ontwikkelstrategie, onderzoek naar bereikbaarheid van en recreatie- en natuurgebieden met fiets en OV. • **Regionale ontsluiting en vervanging trams.** Bredere ontsluiting aan R-net; en vervanging van oude trams in de regio (na o.a. planstudie); vaststelling startdocumenten voor werk aan vier knooppunten (2022). • **Samenwerking en lobby richting het Rijk.** Bv. in BO MIRT, m.b.t. financiële afspraken voor start MIRT-verkenning Oude Lijn en Knooppunten / Oeververbindingen regio Rotterdam / bereikbaarheid CID-Binckhorst. En realisatie viersporigheid Schiedam-Delft-Zuid, maar ook rondom rijksbijdragen voor de fietsagenda. Activiteiten m.b.t. infrastructuur betreffen 'subsidieverlening'. Dit is in de periode 2020-2023 gericht op: • **2020.** In 2020 zijn 28 subsidies verstrekt in het kader van fiets- en ketenmobiliteit voor een bedrag van € 6,7 miljoen. Vanuit het programma R-net is één subsidie verstrekt voor een bedrag van € 1,0 miljoen. De Hoekse Lijn heeft twee aanvullende subsidies gekregen voor een bedrag van € 5,9 miljoen. Voor andere OV-projecten zijn drie subsidies afgegeven voor een bedrag van € 3,7 miljoen. • **2021.** In 2021 zijn 22 subsidies verstrekt in het kader van fiets- en ketenmobiliteit voor een bedrag van € 5,9 miljoen. Vanuit het programma R-net zijn vier subsidies verstrekt voor een bedrag van € 0,3 miljoen. • **2022.** In 2022 zijn 23 subsidies verleend voor fiets- en ketenmobiliteit voor een bedrag van € 5,4 miljoen. In de subsidiecategorie OV (klein project) zijn twee subsidies verstrekt voor een bedrag van € 0,7 miljoen. • **2023.** Er zijn 15 subsidiebeschikkingen afgegeven voor verbetering van het fietsnetwerk. Vier subsidieaanvragen voor het fietsnetwerk zijn nog in behandeling (aanvragen ingediend op de sluitingsdatum).

37 Oftewel zorgen dat de metropoolregio meer als één stedelijke regio gaat functioneren en dat toplocaties en banen beter bereikbaar worden.

Resultaten	Resultaten m.b.t. Programma Exploitatie: • (MIRT-)verkenningen voor infrastructuurverbeteringen: o.a. de spoorlijn Leiden-Dordrecht ('Oude Lijn'), Central Innovation District Binckhorst in Den Haag, Oeververbinding in de regio Rotterdam, Koningscorridor en de Leyenburgcorridor in Den Haag, OV-knooppunt Beurs, Stadsbrug. • Programma Korte Termijn Aanpak Mobiliteit & Verstedelijking (2021) • Transitieprogramma OV en Corona (2022) • Ontwikkelprogramma OV Rotterdam (2022) • Herijking gebiedsuitwerking Westland (2023) • Herijking programma MoVe (Gebiedsprogramma Mobiliteit en verstedelijking) (2023) • Zuid-Holland Bereikbaar samenwerkingsovereenkomst (2023) Resultaten m.b.t. Programma Infrastructuur (projecten): • Realisatie van (aanpassingen aan) tramlijnen, aanleggen van keerspoor, OV-knooppunten, R-net, fietsviaducten, fiets- en voetgangerstunnels, onderdelen van metropolitaan fietsroutenetwerk, frequentieverhoging E-lijn, capaciteitsvergroting, versnellingsmaatregelen tram, realisatie haltevoorzieningen/ fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstroommaatregelen, kwaliteitsverbetering OV-knooppunten. Een belangrijk resultaat in deze periode is het akkoord tot een (gezamenlijke) investering van € 4,8 miljard in de bereikbaarheid in Zuid-Holland, door Rijk, MRDH, provincie Zuid-Holland en de gemeenten Den Haag en Rotterdam. De afspraken hiervoor zijn gemaakt in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT), in november 2022. Het gaat om investeringen in de Spoorlijn Leiden-Dordrecht, Randstadrail/metronet, snelle busverbinding Zoetermer-Leiden, MIRT-verkenningen voor CID-Binckhorst en Oeververbindingen regio Rotterdam, en meer.
Effecten	**Bereikbaarheid** • In maart 2022 heeft de MRDH **inzichten voor de actualisatie van de strategische agenda** op een rij gezet.[38] - **Bereikbaarheid woningen en werk per OV**. De bereikbaarheid van woningen en werk per OV is verbeterd. In 2025 kunnen 12% meer mensen de 11 economische toplocaties in 45 minuten bereiken met het openbaar vervoer (inclusief de ketenmaatregelen). - **Bereikbaarheid per fiets.** De bereikbaarheid van toplocaties en woongebieden per fiets is verbeterd. In 2025 zal de bereikbaarheid per fiets met 8% zijn toegenomen (t.o.v. 2015) o.a. door het programma Metropolitane Fietsroutes met als eerste resultaat de route Westland-Maasluis-Vlaardingen-Schiedam-Rotterdam (150 kilometer). • Deze effecten komen ook uit de effectmeting Topeisen bereikbaarheid door Goudappel (2021) naar voren.[39] Daarin wordt gesteld dat als de voorgenomen maatregelen worden genomen de bereikbaarheid van economische toplocaties per fiets met 8% toeneemt en per OV met gemiddeld 10%. **Betrouwbaarheid reistijd (effecten voor de periode 2015-2023)40** We vatten hieronder de beschrijving samen zoals die eerder is opgenomen in paragraaf 3.2.1 met betrekking tot de ontwikkeling van de betrouwbaarheid van reistijd. • **Punctualiteit**: Wat betreft het **OV** is de punctualiteit bij de beginhalte voor rail relatief constant tussen 2016 en 2023. Uit de OV-monitor blijkt deze tussen de 93% en 94% te liggen. De punctualiteit van bussen scoort lager. • **Rituitval**: Metro's en trams rijden tussen 2016 en 2023 tussen de 0,09% en 0,97% van de dienstregelingskilometers niet. Bussen vallen ook relatief weinig uit, met uitzondering van de bus Haaglanden Streek en Voorne-Putten Roozenburg als gevolg van personeelstekorten. • **Doorstroming en betrouwbaarheid**: Uit onderzoek van Goudappel (2023) blijkt dat een deel van de wegen niet voldoet aan de eisen die de MRDH heeft gesteld.[41] Zowel op doorstroming als op betrouwbaarheid is er een toename te zien in het aantal trajecten dat niet voldoet aan de eisen tussen 2019 en 2023.

38 MRDH (2022). Strategische agenda MRDH - inzichten voor actualisatie.
39 Goudappel (2021). Effectmeting Topeisen Bereikbaarheid UAB.
40 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
41 Bij doorstroming gaat het erom dat de reistijd in de spits minder dan twee (basisnetwerk) of anderhalf (verbindend netwerk) keer zo groot is als tijdens de 'freeflow snelheid'. Een traject is betrouwbaar als op een traject anderhalf keer de verwachte reistijd moet worden ingepland om in 90% van de gevallen op tijd op bestemming te zijn.

2 Verbetering kwaliteit en efficiency OV: meer reizigers vervoeren met hetzelfde aanbod én het beheer en onderhoud efficiënter uitvoeren.

Originele voorgestelde aanpak (2019):

- Realiseren van kortere reistijden op tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.
- Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gerichter gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.
- Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.
- Op initiatief van gemeenten samenwerken om te kijken naar de mogelijkheden voor maatwerkvervoer.

Doelen jaarrekening 2020 contractbeheer:

- Met het uitvoeren van het contractbeheer beogen we: 1) dat we hoogwaardig en efficiënt openbaar (rail en bus) vervoer in de MRDH bieden, 365 dagen per jaar; 2) dat de klantenwaardering gemiddeld op een 7,8 ligt; 3) dat er nauwelijks sprake is van rituitval (< 1%); 4) dat het aantal reizigers gemiddeld met 3% per jaar groeit, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft en met een hogere bezettingsgraad als gevolg.

Activiteiten	**De activiteiten van de MRDH richten op: Contractbeheer OV concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid) en Programma SMARD (Slimme MobiliteitsAanpak Rotterdam Den Haag).** Activiteiten m.b.t. het **Programma exploitatie** zijn in de periode 2020-2023 gericht op: • **Concessiemanagement,** van de concessies voor het OV in de regio, o.a. met aandacht voor transitieprogramma OV. • **Ondersteuning van gemeenten en samenwerking vervoerders.** Met gemeenten inzake maatwerkvervoer, met vervoerders met uitwerking versnellingsmaatregelen voor kortere reistijden, innovaties in licht van transitieplannen, uitwerking vernieuwing tarievenbeleid (uitgesteld) • **Programmamanagement**. InnOVatiefonds, innovatieroute, pilot vraagafhankelijk vervoer, rondom scholen en werkgeversaanpak gericht op reizen buiten de spits. • **Onderzoeken**. O.a. naar variëren in techniekvormen binnen het OV; haalbaarheid prioriteren OV via intelligente Verkeersregel Installatie; BRT-concepten. Activiteiten m.b.t. het **Programma infrastructuur** betreffen 'subsidieverlening'. Dit is in de periode 2020-2023 gericht op: • In 2020 zijn vier subsidies verleend voor Verkeersmanagement en Wegenstructuur voor een bedrag van € 12,7 miljoen. • In 2021 zijn acht subsidies verleend voor ombouw verkeersregelinstallaties naar intelligente Verkeersregel Installaties (iVRI's) voor een bedrag van € 0,3 miljoen. • Na 2022 is hierover niet meer gecommuniceerd in de jaarrekeningen.
Resultaten	Resultaten m.b.t. **Programma exploitatie**: • Transitieprogramma OV (2021) • Scholen en werkgeversaanpak (2021) • Onderzoek haalbaarheid prioriteren OV via intelligente Verkeersregel Installatie (2022) • Contourenplan Toekomstvast Tramnet regio Rotterdam (2022) • Herijking concessies HRM en RET (2023) • Afronding Transitieprogramma OV en corona (2023) • Succesvolle lobby voor OV-aanbod met structurele 73 miljoen voor de MRDH (2023) Resultaten m.b.t. **Programma infrastructuur** (projecten): • Realisatie van fiets- en voetgangerstunnel, verlening subsidies voor verbetering van comfort en veiligheid basisnet fiets, samenwerkingsovereenkomst metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam en subsidies; uitvoering verlenging HoekseLijn, realisatie R-net, viersporigheid Schiedam Centrum, oplevering fietsviaduct, realisatie fietstunnel.

Effecten

Reiskwaliteit[42]

- **Klantwaardering**: in de periode 2019-2022 ligt de gemiddelde klantwaardering op een 8 enkel in 2019 is dat een 7,9. Bijna alle concessies scoren hoger of gelijk aan het landelijk gemiddelde (van 7,7-7,8 afhankelijk van het jaar).
- **Uitval:** Het uitvalpercentage is bij de meeste concessies (bijna) verdubbeld in de periode 2019-2022 maar de uitval blijft onder de 1%. Uitschieter is de concessie Bus Haaglanden Streek in 2022 (1,53%). Dit valt extra op vanwege de zeer lage uitval de jaren ervoor. Personeelstekort wordt genoemd als belangrijkste oorzaak.
- **Punctualiteit**: In de periode 2019-2022 is de punctualiteit redelijk constant. Wel is er verschil tussen de concessies. Rail scoort het beste, gevolgd door de stadsbussen. De streekbussen scoren het laagste percentage op punctualiteit.

Kwantiteit[43]

- **Instappers**: In 2020 en 2021 daalt het aantal instappers sterk als gevolg van de coronacrisis. In 2022 en 2023 is een stijgende lijn te zien maar is de hoeveelheid nog niet op het niveau van voor corona. De ontwikkeling van de reizigerskilometers laat eenzelfde beeld zien.
- **Reissnelheid (stadsvervoer)**: De tevredenheid over de **reissnelheid** in het stadsvervoer voor reizigers per bus en tram redelijk gelijk gebleven in de periode 2020-2023 (8,1).
- **Frequentie**: Ook de tevredenheid van reizigers over de frequentie van het stadsvervoer is in de periode 2020-2023 redelijk gelijk gebleven (tussen 7,2-7,5). Over de frequentie van het streekvervoer (met uitzondering van de Randstadrail) zijn reizigers minder tevreden. Deze cijfers laten een negatieve ontwikkeling zien richting gemiddeld een 6,5 in 2023. Over de Randstadrail is de tevredenheid over de frequentie hoger (7,8-7,9).

Investeringen in het OV-systeem[44]

- Eerder werd geconstateerd dat tussen 2016 en 2019 de uitgaven voor exploitatie licht zijn afgenomen terwijl de uitgaven voor beheer en infra stevig zijn toegenomen. In de jaren daarop gebeurt het tegenovergestelde. Dit houdt verband met de coronacrisis. In onderstaande tabel zijn de uitgaven in miljoenen euro's opgenomen.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Concessies	n.b.	€ 220	€ 232	€ 191	€ 190	€ 316	€ 512	€ 474	€ 407
Beheer en onderhoud infra	n.b.	€ 129	€ 168	€ 187	€ 194	€ 198	€ 6	€ 6	€ 7
Subtotaal		€ 349	€ 400	€ 378	€ 383	€ 514	€ 518	€ 480	€ 413
Percentage t.o.v. 2016		100%	115%	108%	110%	147%	149%	138%	119%

42 CROW (2023). OV-klantenbarometer.
43 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
44 Jaarrekeningen MRDH 2020-2023.

3 Betrouwbaar op weg: Een robuust, betrouwbaar en samenhangend wegennetwerk in de Metropoolregio

Originele voorgestelde aanpak (2019):

- Verbeteren van de doorstroming op vijf aansluitingen van het HWN-OWN.
- Afronding van de verkenning oeververbinding regio Rotterdam en afspraken maken met de rijksoverheid over het vervolg.
- Afronding van de gebiedsuitwerkingen, Greenportcorridor 3.0 Westland en Gebiedsuitwerking Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam, en afspraken maken met de rijksoverheid over het vervolg.
- Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.

Activiteiten	**Activiteiten m.b.t. het Programma exploitatie zijn in de periode 2020-2023 gericht op:** • **Beleidsontwikkeling en uitvoering**. Visies (o.a. ontwikkeling wegennet lange termijn); doorzetten innovatief verkeersmanagement via Bereik!; ontwikkeling Adaptieve Ontwikkelstrategie wegen- en fietsnetwerk; Campagne gericht op mobiliteitsmanagement (Ways2Go). • **Onderzoeken**. Diverse studies gericht op oplossen knelpunten wegennet; gebiedsuitwerking Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten. • **Samenwerking partners**. Op het gebied van kennisuitwisseling, uitvoering beleid, afstemming rondom verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, data (o.a. De Verkeersonderneming, DOVA en Bereik!). Mede-oprichting van Zuid-Holland Bereikbaar (2022). • **Samenwerking en lobby richting het Rijk**. Afspraken gemaakt met betrokken wegbeheerders en Rijkswaterstaat over bereikbaarheidsmaatregelen. O.a. overeenstemming met alle partijen over robuust maatregelenpakket Voorne-Putten en Haven Rotterdam bestaande uit veertien (OV, fiets en auto) maatregelen ten bedrage van € 115 miljoen voor de (middel)lange termijn. Activiteiten m.b.t. het **Programma infrastructuur** betreffen 'subsidieverlening'. Dit is in de periode 2020-2023 gericht op: • **2020**. In 2020 zijn vier subsidies verleend voor Verkeersmanagement en Wegenstructuur voor een bedrag van € 12,7 miljoen. • **2021**. In 2021 zijn acht subsidies verleend voor ombouw verkeersregelinstallaties naar intelligente Verkeersregel Installaties (iVRI's) voor een bedrag van € 0,3 miljoen. • **2022**. In 2022 is één subsidie verleend voor de ombouw van twaalf verkeersregelinstallaties naar intelligente Verkeersregel Installaties (iVRI's) voor een bedrag van € 0,15 miljoen. • **2023**. Er is één subsidie verleend voor een iVRI in Nissewaard en er is een • aanvraag voor 9 iVRI's in Capelle in behandeling en wordt verleend in 2024. In 2023 zijn de twee subsidies vastgesteld (volgend op oplevering van de projecten).
Resultaten	Resultaten m.b.t. **Programma exploitatie**: Gebiedsuitwerking Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten (2020) Visie Ontwikkeling wegennet op lange termijn (2020-2023) Resultaten m.b.t. **Programma infrastructuur** (projecten): Realisatie van projecten Rotterdamsebaan, H6-weg, Oostelijke Randweg, reconstructie IJsselmondseknoop, Intelligente Verkeersregelinstallaties (diverse subsidies), bijdragen aan Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe (o.a. realisatie kruising, werkgeversaanpakken, verkenningen)(eind 2022 besloten te beëindigen).
Effecten	De effecten op betrouwbaarheid volgen uit de eerdergenoemde bevindingen uit het onderzoek van Goudappel (2024) over de **doorstroming** en **betrouwbaarheid** van het wegennet.[45] Daaruit kwam naar voren dat zowel op doorstroming als op betrouwbaarheid er een toename te zien is in het aantal trajecten dat niet voldoet aan de eisen tussen 2019 en 2023. Voor doorstroming voldoen in 2023 7 van de 273 trajecten niet in de ochtendspits en 20 niet in de avondspits (t.o.v. 4 en 19 in 2019). Wat betreft betrouwbaarheid voldoen in 2023 51 van de 273 trajecten niet in de ochtendspits en 73 niet in de avondspits (t.o.v. 45 en 54 in 2019). Het rapport gaat niet in op waarom de doorstroming en betrouwbaarheid is verslechterd in 2023 ten opzichte van 2019.

45 Goudappel (2024). Knelpuntenanalyse en reistijdbetrouwbaarheid MRDH. Link

4 Versnellen van innovatie in mobiliteit: inspelen op technische en organisatorische vernieuwing en herkennen van de potentie van nieuwe mobiliteitsdiensten.

Originele voorgestelde aanpak (2019):

- Slimmer verkeersysteem "Talking Traffic" realiseren voor auto, fiets, ov, en vrachtverkeer.
- Het stimuleren van Mobility as a Service (MaaS), in combinatie met deelfietsen en deelauto's.
- Automatisch Vervoer introduceren op meerdere locaties in de regio, zoals de shuttle bij het Haga Ziekenhuis in Den Haag, Leidsenhage in Leidschendam-Voorburg, de campus van de TU Delft en het Dutch Innovation Park in Zoetermeer.
- Honderd 'geplatoonde' vrachtauto's per dag laten rijden in 2021.

Activiteiten	Activiteiten m.b.t. het **Programma exploitatie** zijn in de periode 2020-2023 gericht op: • **Samenwerking met regionale partners (bedrijven, vervoerders, kennisinstellingen, gemeenten)**. Onder andere stappen gezet op het gebied van inwinnen van data (fiets- en auto-intensiteiten, reistijden, brugopeningen, wegwerkzaamheden, ongevallen en incidenten), start regionaal datateam met IenW en PZH. Inzet op werkgevers- en scholenaanpak. Afspraken met gemeenten over maatwerkvervoer; plaatsing 100 slimme verkeerslichten. • **Bundeling initiatieven kennisdeling en onderzoeken**. O.a. via Krachtenbundeling Smart Mobility, Bereik!, De Verkeersonderneming; onderzoek naar meetgegevens wegennet; landsdeel-overleggen en regionale kennissessies over iVRIs en AVLM. • **Stimuleren initiatieven**. O.a. door mede faciliteren platform multimodale reisinformatie en boekingsfunctie, i.c.m. deelfietsen en -auto's; ondersteuning innovatietrajecten zoals SURF-STAD, Summalab en krachtenbundeling Smart mobility; innovatieprogramma's bij OV-bedrijven; Verkeersysteem "Talking Traffic". • **Onderzoek en monitoring**. Monitoring en evaluatie van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, evaluatie programma Automatisch Vervoer op de first en Last Mile. Activiteiten m.b.t. het **Programma infrastructuur** betreffen 'subsidieverlening'. Dit is in de periode 2020-2023 gericht op: • **2020.** In 2020 is één subsidie verleend in het kader van Automatisch Vervoer op de Last Mile voor een bedrag van € 14.000. • **2021**. In 2021 zijn twee subsidies verleend in het kader van Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) voor een bedrag van € 166.000. • **2022**. In 2022 zijn vier subsidies verleend voor Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) voor een bedrag van € 0,7 miljoen. • **2023**. Gewerkt aan het pilot project Certificering Autonoom Vervoer in de Openbare Ruimte (CAVIDOR). Het programma AVLM stimuleert automatisch vervoer op de *last mile,* met als doel om bij te dragen aan betere bereikbaarheid, het leveren van een betere OV-dienst, een intensiever gebruik van het bestaande OV en aan een kostenbesparing binnen het openbaar vervoer. Hiermee is de regio ook koploper op het gebied van zelfrijdend vervoer in Nederland.
Resultaten	Resultaten m.b.t. **Programma exploitatie**: • Plan van aanpak monitoring UAB (2020) • Rapportage meetgegevens wegennet (2021) • Evaluatie Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (2021) • Evaluatie programma Automatisch Vervoer op de first en Last Mile (2022) • Haalbaarheidsstudies automatisch vervoer Binckhorst en Leidschendam-Voorburg (2023) Resultaten m.b.t. **Programma infrastructuur** (projecten): • Realisatie ombouwen verkeerslichten tot intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's) (subsidies via Bereik!), realisatie automatisch-vervoerprojecten (o.a. voertuig Rotterdam The Hague Airport), parkshuttle Caplle Rivium), ontwikkeling regionale visie deelmobiliteit.
Effecten	Er zijn geen effecten van deze inzet gerapporteerd.

5 Minder CO_2-uitstoot bij verkeer: in samenwerking met Rijk, provincie en gemeenten moet in 2025 de CO_2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. De MRDH ondersteunt gemeenten bij het opstellen en uitvoeren van een Actieplan CO_2-reductie.

Originele voorgestelde aanpak (2019):
Alle OV-bussen zo snel mogelijk, maar in ieder geval voor 2030 100% emissievrij.
Zonnepanelen plaatsen op daken van stations en remises.
Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het Actieplan CO_2-reductie.

Activiteiten	Activiteiten m.b.t. het **Programma exploitatie** zijn in de periode 2020-2023 gericht op: • **Programmamanagement uitvoering Regionaal programma duurzame mobiliteit.** Netwerk en ondersteuning (en kennisuitwisseling), inclusief regionaal maatregelenpakket die gemeenten en MRDH nemen voor duurzame mobiliteit en reductie van CO_2-uitstoot bij verkeer.[46] Via ambtelijk overleg, inhoudelijke werkgroepen, bestuurlijk kernteam, Denktank duurzame mobiliteit; monitoring voortgang via: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. • **Afspraken vervoerders**. In concessieverband afspraken over transitiepaden naar 100% zero-emissie bussen in 2030; financieringsmogelijkheden via verordening bussenleningen. • **Subsidieverlening**. Aan vervoersbedrijven voor plaatsing zonnepanelen op daken stations; convenant opgesteld. Er zijn geen activiteiten opgenomen onder het **Programma infrastructuur**, voor 2020-2023.
Resultaten	Resultaten m.b.t. het **Programma exploitatie**: • Convenant zonnepanelen op remises (2020) • CROW duurzame mobiliteitsprijs (2021) • Effectbepaling op doelrealisatie CO_2-doelstelling (o.a. in 2022) • Effectbepaling met oog op voortgang van CO_2-reductie i.r.t. doelstelling 55% reductie in 2023 (2023) Er zijn geen resultaten/projecten opgenomen onder het **Programma infrastructuur**, voor 2020-2023.
Effecten	• **CO_2-uitstoot door verkeer**. De MRDH heeft als doel gesteld om in 2025 de CO_2-uitstoot door verkeer 30% te verlagen ten opzichte van 2016, in samenwerking met Rijk, provincie en gemeenten. In 2022[47] bleek dat, als gevolg van het huidige Europese, nationale, regionale en gemeentelijke beleid voor 2025 een CO_2-reductie verwacht werd van ruim 14,3%, ten opzichte van 2015 bij de mobiliteitssector in de MRDH. De MRDH draagt bij aan dit doel maar is er niet eigenstandig verantwoordelijk voor. • **Zero Emissie bussen**. De MRDH heeft het doel gesteld om in 2025 100 uitstootvrije bussen rond te hebben rijden. In 2022 stond de teller op 130 Zero Emissie bussen.[48]

6 Vergroten verkeersveiligheid: naar nul verkeersslachtoffers door investering in (fiets)infrastructuur en verkeerseducatie.

Originele voorgestelde aanpak (2019):
- **Samen met alle wegbeheerders een verbeterprogramma opstellen voor de belangrijkste 'verkeersonveilige locaties in het wegennet, in lijn met het nationale Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030.**
- **Verkeershandhaving krijgt structurele aandacht van de politie en andere handhavers.**
- **De ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" worden gerealiseerd.**
- **Het Regionale Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland biedt namens de provincie Zuid-Holland en de MRDH het verkeersveiligheid- en verkeerseducatieprogramma School op Seef aan alle basisscholen aan.**

Activiteiten	Activiteiten m.b.t. het **Programma exploitatie** zijn in de periode 2020-2023 gericht op: • **Beleidsontwikkeling en uitvoering**. Opstellen verbeterprogramma veiligheidsrisico's wegennet met wegbeheerders, uitvoering Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025; onderzoek governance en werkwijze verkeershandhaving in de regio, en twee pilots voor optimalisatie; Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. • **Ondersteuning gemeenten**. Met subsidiëring (en de investeringsimpuls vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)), dashboard met risico-indicatoren. • **Inzet op verkeerseducatie**. Met provincie Zuid-Holland in het ROV-ZH voor gedragsbeïnvloeding (met programma's SCHOOL op SEEF en TotallyTraffic). Activiteiten m.b.t. het **Programma infrastructuur** betreffen 'subsidieverlening'. Dit is in de periode 2020-2023 gericht op: • **2020**. In 2020 zijn 55 subsidies verleend voor verkeersveiligheid (infrastructuurprojecten) voor een bedrag van € 8,0 miljoen. Daarnaast is er voor circa € 1 miljoen aan verkeerseducatie uitgegeven. • **2021.** In 2021 zijn 29 subsidies verleend voor verkeersveiligheid (infrastructuurprojecten) voor een bedrag van € 10 miljoen, waarvan zeven blackspots. Daarnaast zijn er 28 subsidies verleend voor circa € 1 miljoen aan verkeerseducatie. • **2022.** In 2022 zijn 33 subsidies verleend voor verkeersveiligheid (infrastructuurprojecten) voor een bedrag van € 6,5 miljoen, waarvan zeven blackspots. Daarnaast zijn er dertig subsidies verleend voor circa € 1,3 miljoen aan gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. • **2023.** In 2023 zijn 24 subsidies vastgesteld (volgend op oplevering van de projecten).

46 Met 45 maatregelen, verdeeld over zes thema's: 1. Duurzaam inkopen, 2. Elektrisch vervoer en beprijzing, 3. Verduurzaming logistiek, 4. Werkgebonden mobiliteit, 5. Fiets, ov en innovatieve mobiliteit, 6. Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid.
47 CE Delft & Goudappel (2022). Effecten van het programma Duurzame Mobiliteit.
48 MRDH (2024). Duurzame mobiliteit.

Resultaten	Resultaten m.b.t. het **Programma exploitatie**: • Regionale UitvoeringsAgenda 2025 (2020-2021) • Bestuursovereenkomst provincie Zuid-Holland (2021) • Handreiking voor gemeenten over verkeershandhaving (2021) • Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (2021) Resultaten m.b.t. **Programma infrastructuur** (projecten): • Realisatie van deelname van ruim honderd scholen in programma SCHOOL op SEEF • Specifieke uitkering verkeersveiligheid (meeste gemeenten in MRDH), Subsidieverlening binnen IPVa • Inzet Totally Traffic (meer dan tachtig scholen).
Effecten	**Verkeersongevallen**[49] • Net als in de rest van Nederland zijn er in de MRDH twee trends te zien als het gaat om verkeersongevallen. In de periode van **2007 tot 2014** is er een daling te zien van het aantal verkeersongevallen. Het aantal verkeersongevallen per 100.000 inwoners daalde van 2,54 in 2007 naar 1,23 in 2014. Dit getal was significant lager dan in de rest van Nederland, waar het aantal daalde van 4,10 naar 2,70 verkeersongevallen per 100.000 inwoners. In de periode van **2014 tot 2022** stijgt de hoeveelheid verkeersongevallen in de MRDH van 1,23 tot 1,94 per 100.000 inwoners. In Nederland stijgt het aantal verkeersslachtoffers in dezelfde periode van 2,70 naar 3,50 per 100.000 inwoners. **Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid** • Uit het **Meerjarenprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid** blijkt de uitvoering op geformuleerde streefwaarden (voor 2025) in **2022** als volgt: - 0-12 jaar - SCHOOL OP SEEF - 33% (286) van de 864 basisscholen neemt deel aan SCHOOL op SEEF. Het streven is 62%. - 0-12 jaar – Schoolbrengweek 16% (139) van de 864 basisscholen neemt deel aan de schoolbrengweek. Het streven is 44%. - 12-16 jaar - Totally Traffic - 38% (93) van de 247 scholen in het voortgezet onderwijs neemt deel aan Totally Traffic. Het streven is 49% • **Uit de jaarrekening 2023 blijkt: 1) SCHOOL op SEEF:** De inzet heeft gezorgd voor groei in het aantal deelnemende scholen van 12 scholen. Het deelname percentage is 44%; **2) Totally Traffic**: De inzet voor Totally Traffic heeft gezorgd voor groei in aantal deelnemende scholen t.o.v. jaar 2022 (Er was sprake van mindere deelname a.g.v. nawerking van covid19 maatregelen). Het deelname percentage is nu 33%.

7 Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

Originele voorgestelde aanpak (2019):

- Het inbrengen van het belang van goede bereikbaarheid bij de planning en programmering van woningen en werklocaties door de gemeenten, zowel bij de locaties van de verstedelijkingsallianties als die van het Alliantie Middengebied en nieuwe samenwerkingsverbanden

Activiteiten	Activiteiten m.b.t. het **Programma exploitatie** zijn in de periode 2020-2022 gericht op: • **Samenwerking met partners.** Door te zorgen voor goede ontsluiting van woningen en werklocaties en inbrengen belang van bereikbaarheid bij planning en programmering van woningen en werklocaties. Met aansluiting bij en ondersteuning van Verstedelijkingsalliantie, de Hoekse Lijn Partners, Blijzo-West in het Middengebied, Dutch Fresh Port. • **Kennisdeling**. Met kennissessies over deelmobiliteit, training over gemeentelijk beleid deelmobiliteit. Er zijn geen activiteiten opgenomen onder het **Programma infrastructuur**, voor 2020-2023.
Resultaten	Er zijn geen resultaten/projecten opgenomen onder het programma exploitatie of het programma infrastructuur, voor 2020-2023.
Effecten	Niet van toepassing.

49 Waarstaatjegemeente.nl (2024). Verkeersongevallen.

Met elkaar, voor elkaar – Strategische agenda 2023-2026

In de nieuwste strategische agenda van de MRDH staan vier regionale opgaven die vertaald worden naar zes concrete opdrachten voor de samenwerking. Per opdracht beschrijft de MRDH de inzet, aanpak, rollen, verwachte resultaten, impact, middelen en samenhang. De voor VenV geformuleerde opdrachten zijn: 1) Investeren in bereikbaarheid, 3) Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren, 5) Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk, 6) Herstellen van Ov-systeem.

3.2.3 Subsidies 2015-2023

De MRDH kent twee grote subsidiestromen. Ten eerste verleent de MRDH subsidies aan gemeenten voor verkeer- en vervoer-projecten, voor de aanleg van infrastructuur, het beïnvloeden van rij- en reisgedrag, het verbeteren van de verkeersveiligheid, ketenmobiliteit en voor pilots. Wij noemen dit projectsubsidie. Ten tweede verstrekt de MRDH subsidies aan vervoerders in het kader van de exploitatie van het openbaar vervoer.

3.2.3.1 Projecten

In de subsidieverordening (vernieuwd per januari 2024) is het proces van subsidieverlening vastgelegd. Aanvullende regels zijn opgenomen in de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit.

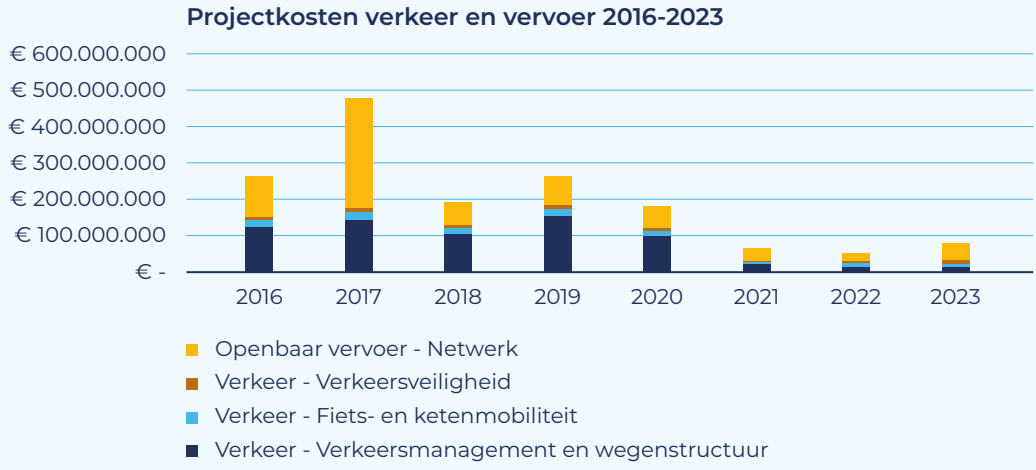
Als voorwaarde wordt gesteld dat een aanvrager een openbare weg in beheer hebben, of namens de wegbeheerder opdrachtgever zijn, of betrokken zijn bij beïnvloeding van gedrag in het verkeer; zowel gemeenten uit de MRDH-regio, als concessiehouders openbaar vervoer, als andere publiekrechtelijke rechtspersonen of privaatrechtelijke rechtspersonen kunnen een subsidie aanvragen. Goedgekeurde projecten worden opgenomen in het InvesteringsProgramma Vervoersautoriteit (IPVa).

Figuur 7 laat zien hoe de uitgaven aan projecten zich hebben ontwikkeld, in de periode 2016-2023. In deze grafieken is 2015 niet opgenomen omdat in dat jaar niet apart over deze kosten gerapporteerd is in de jaarrekening.

De projectkosten lieten in 2017 een piek zien voor uitgaven aan het OV-netwerk (o.a. Hoekse Lijn Netwerk RandstadRail). Per 2021 zijn de projectkosten juist erg gedaald. Dit heeft ermee te maken dat de MRDH op dit moment in de aanloop zit naar een aantal grote MIRT-trajecten.

Grote projecten

De MRDH draagt tijdens de evaluatieperiode bij aan honderden projecten. In het kader van deze evaluatie is op basis van het AFAS-systeem van de MRDH een overzicht opgesteld van projecten met een omvang van meer dan vijf miljoen euro. Dit zijn in totaal 23 projecten.



Figuur 7 **Ontwikkeling kosten projecten verkeer en vervoer**

Veruit het grootste project van de MRDH is de Hoekse Lijn (€350 miljoen subsidie), Zie onderstaande tabel voor een overzicht van projecten waaraan meer dan 5 miljoen subsidie is gegeven. Zie Bijlage 3 voor een toelichting op deze projecten.

Project	Bestedingen	Categorie
1. Hoekse lijn	€ 350.091.649	OV
2. Rotterdamsebaan	€ 77.440.291	OV
3. Bijdrage A16 Rotterdam	€ 64.895.302	VV
4. Vervoerknoop BleiZo	€ 52.980.000	OV
5. Nieuw Waterland en Marathonweg	€ 25.015.753	VV
6. Aansluiting Erasmulijn op Den Haag CS	€ 21.258.111	OV
7. Sint Sebastiaansbrug te Delft	€ 13.843.743	OV
8. Systeemsprong Sneltramtraject	€ 13.811.793	OV
9. Busstation Hart van Zuid	€ 11.000.000	OV
10. Gebiedsaanpak Wonen en Werken	€ 10.350.000	VV
11. Netwerk RandstadRail lijnen 15, 16 en 17	€ 9.409.132	OV
12. Neherkade	€ 9.000.000	VV
13. Hooipolderweg	€ 8.966.030	VV
14. Fietsviadcut A4 bij Ypenburg	€ 8.888.500	VV
15. Grote kruising Algeracorridor	€ 8.232.500	OV
16. Verbetering knooppunt Vijfsluizen	€ 7.862.000	VV
17. Knooppunt Alexander	€ 7.713.000	OV
18. Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Zuid	€ 7.643.052	VV
19. Keerspoor RandstadRail	€ 6.923.203	OV
20. Herinrichting busplatform Den Haag CS	€ 6.699.000	VV
21. Tracédeel Scheveningseweg	€ 6.000.000	OV
22. Viersporigheid Schiedam	€ 5.586.300	OV
23. Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	€ 5.450.000	VV

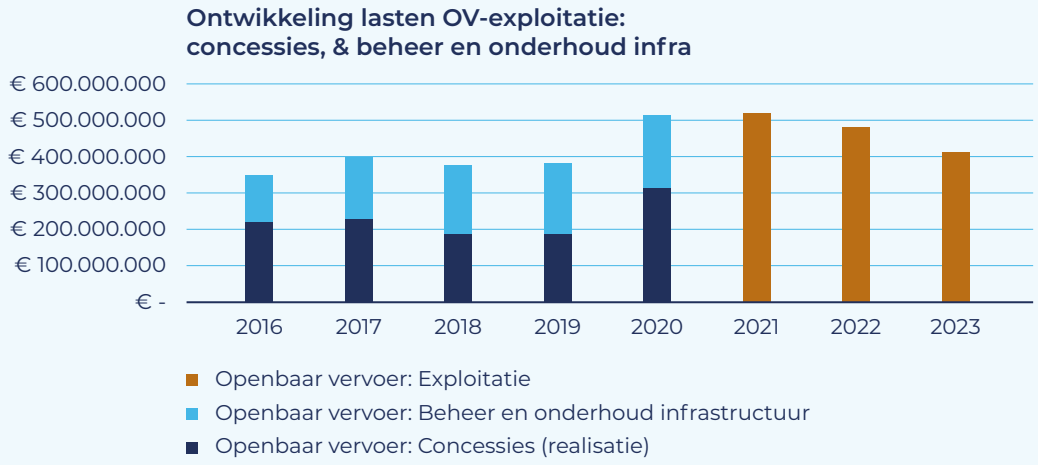
Figuur 8 **Grootste projecten verkeer en vervoer MRDH, 2015-2023. Bron: aangeleverd door MRDH obv analyse AFAS.**

3.2.3.2 OV exploitatie (concessies en beheer/ onderhoud infra) 2015-2023

De MRDH is opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de 21 gemeenten. Daarvoor verleent de MRDH **concessies** aan vervoerbedrijven. De MRDH verbindt kwaliteitseisen aan concessies, bijvoorbeeld over de verbindingen die een vervoerbedrijf moet aanbieden, de toegankelijkheid van voertuigen, de veiligheid in het openbaar vervoer en de tarieven die reizigers betalen.[50] In het kader van de exploitatie van deze concessies verstrekt de MRDH subsidies aan de concessiehouders. Daarnaast kunnen subsidies worden verstrekt voor het beheer, onderhoud en vervanging van OV-railinfrastructuur. In onderstaande tabel is opgenomen hoe de lasten op het gebied van de OV-exploitatie zich hebben ontwikkeld in de periode 2016-2023.

De ontwikkeling van de lasten voor OV-exploitatie laten een piek zien in de jaren 2020-2022 in verband met de coronacrisis. Om de financiële gevolgen daarvan op te vangen heeft de MRDH van het Rijk een Beschikbaarheidsvergoeding ontvangen (bv. 128,3 miljoen in 2021, via SPUK). Sinds 2021 worden de laten voor beheer en onderhoud en concessies niet meer uitgesplitst.

50 De vervoerders maken jaarlijks een vervoerplan, waarin staat hoe bus, tram en metro gaan rijden in het komende jaar. Dit vormt de basis voor de nieuwe dienstregeling. De MRDH beoordeelt de plannen van vervoerders (toetst aan de Kadernota OV en de concessie-afspraken) en stemt hiermee in na een consultatieronde bij de gemeenten en consumentenorganisaties.



Figuur 9 **Ontwikkeling lasten OV-exploitatie**

Overzicht concessies

In onderstaande tabel zijn de lopende concessies opgenomen.

Tabel 1 **Lopende concessies MRDH**

Soort en vervoerder	Concessies
Railconcessies **RET** **HTM**	• Concessie rail Rotterdam: tram en metro in de regio Rotterdam, inclusief RandstadRail lijn E naar Den Haag Centraal. Deze railconcessies is met ingang van 2017 opnieuw verleend onder nieuwe concessievoorwaarden. • Concessie rail Haaglanden: tram en RandstadRail lijn 3 en 4 in de regio Haaglanden. Deze railconcessies is met ingang van 2017 opnieuw verleend onder nieuwe concessievoorwaarden.
Busconcessies **RET** **EBS** **HTM**	• Concessie bus Rotterdam en omstreken. Busvervoer in Albrandswaard, Capelle aan den IJssel, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Barendrecht, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Maassluis en Ridderkerk. Deze concessie is tot december 2034 verleend aan de RET. • Concessie bus Voorne-Putten en Rozenburg. Busvervoer in Nissewaard, Brielle, Hellevoetsluis, Westvoorne en de kern Rozenburg (gemeente Rotterdam). Deze concessie is tot en met december 2028 verleend aan EBS. • Concessie bus Haaglanden-Stad. Busvervoer in Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Deze concessie is tot december 2034 verleend aan HTM. • Concessie bus Haaglanden Streek. Busvervoer in Delft, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Westland, Wassenaar en Zoetermeer. Deze concessie is tot en met 14 december 2030 verleend aan EBS.
Overige concessies **Connexxion**	• Concessie Parkshuttle Rivium: de onbemande busdienst tussen metrostation Kralingse Zoom en bedrijventerrein Rivium. De concessie is tot december 2033 verleend aan Connexxion. Er vindt een uitbreiding van de Parkshuttle plaats tot aan de toekomstige halte Waterbus.

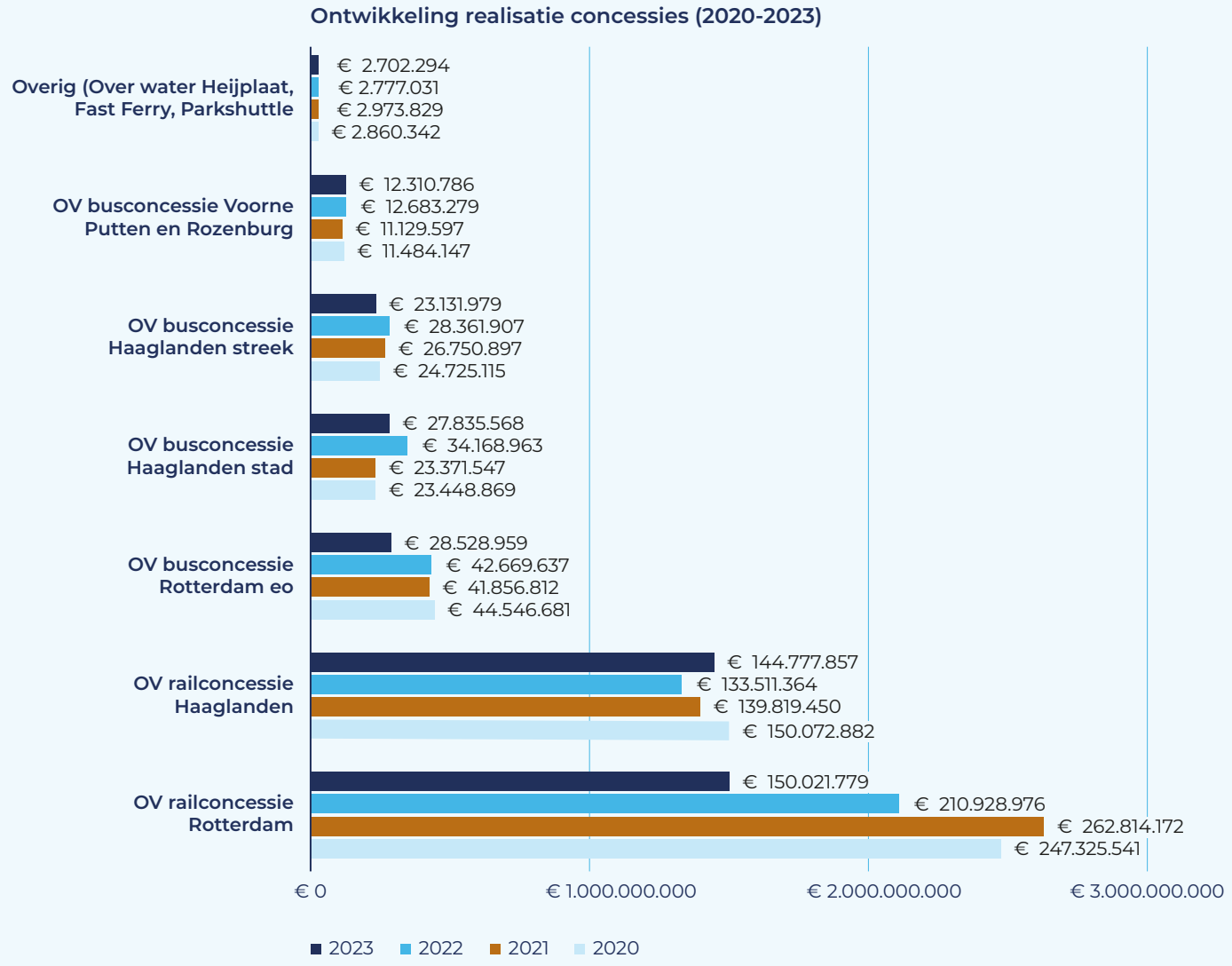
Uitgaven concessies

In de periode tussen 2015 en 2019 niet op het niveau van individuele concessies gerapporteerd, in de jaarrekeningen. Vanaf 2020 is per concessie gerapporteerd in de jaarrekeningen, zie figuur 10 voor de ontwikkeling hiervan.

Dit figuur schetst de ontwikkeling van concessies in de periode tussen 2020 en 2023.

Doelbereik concessies

Afspraken voor de concessies worden vastgelegd in de **Kadernota OV** en in concessieafspraken met de individuele vervoerders. De Kadernota OV bevat kaders en uitgangspunten voor al het openbaar vervoer in alle concessies van de MRDH.[51] Ook heeft de MRDH KPI's geformuleerd om te kunnen monitoren hoe de vervoerders presteren. De MRDH rapporteert in de jaarlijkse rapportage: 'Verantwoording exploitatie OV-concessies' over de ontwikkeling van het aantal reizigers (instappers en reizigerskilometers), kwaliteit (klantwaardering, rituitvalpercentages en punctualiteit) en het vervoersaanbod.



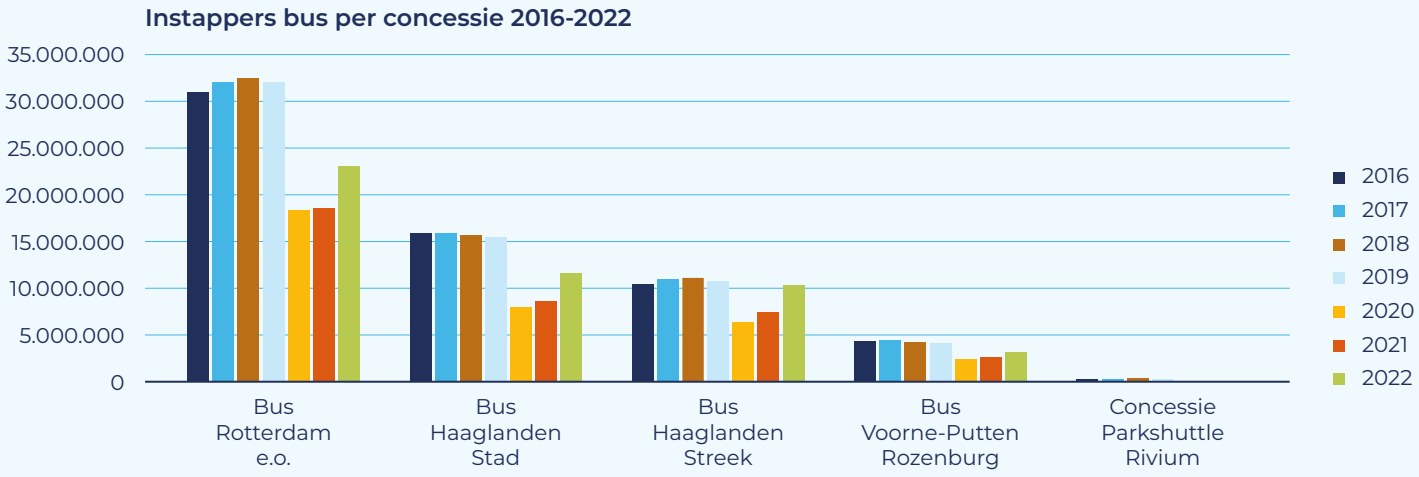
Figuur 10 **Realisatie concessies 2020-2023**

51 In de Kadernota is opgenomen dat de scope van de Kadernota OV tien jaar is; maar vanwege de snelle ontwikkelingen in mobiliteit wilde de MRDH de Kadernota OV na vier jaar herzien. Dit is sindsdien (2017) niet gebeurd.

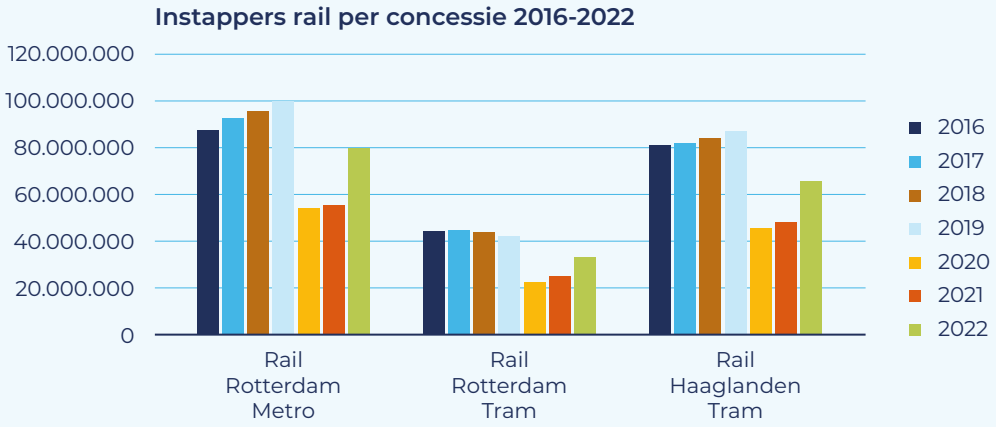
Onderstaand schetsen we deze ontwikkelingen op basis van deze monitors.

Instappers

Voor elke concessie is er een daling in het aantal instappers in 2022 ten opzichte van 2016. In 2020 en 2021 vindt er bijna een halvering van het aantal instappers plaats (COVID-19). In 2022 is het aantal instappers (nog) niet op het niveau als voor Corona.



Figuur 11 **Instappers bus per concessie 2016-2022**[52]

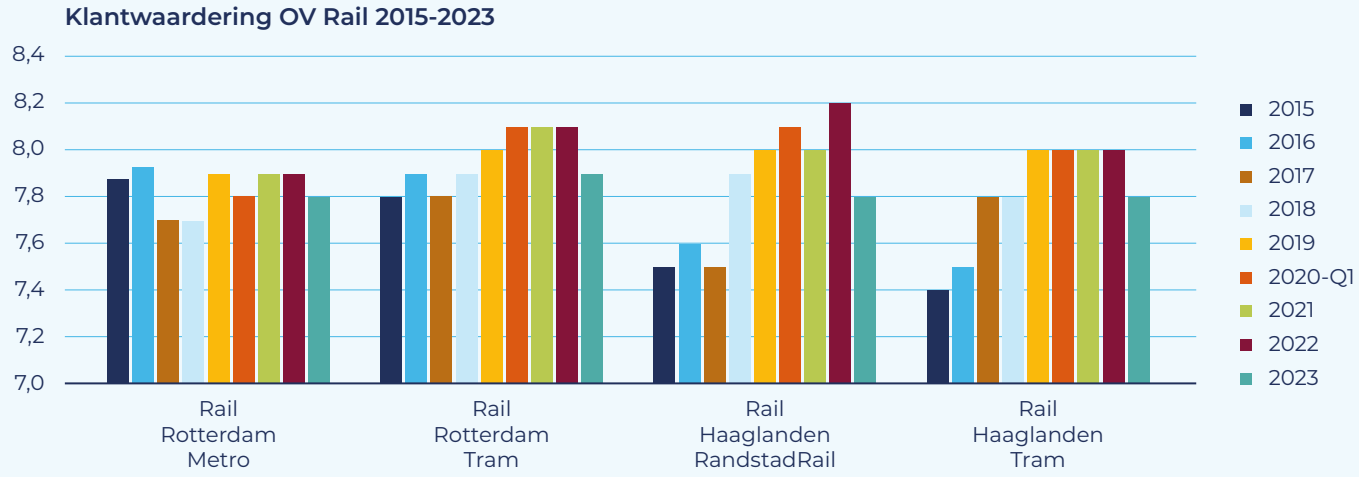


Figuur 12 **Instappers rail per concessie 2016-2022**[53]

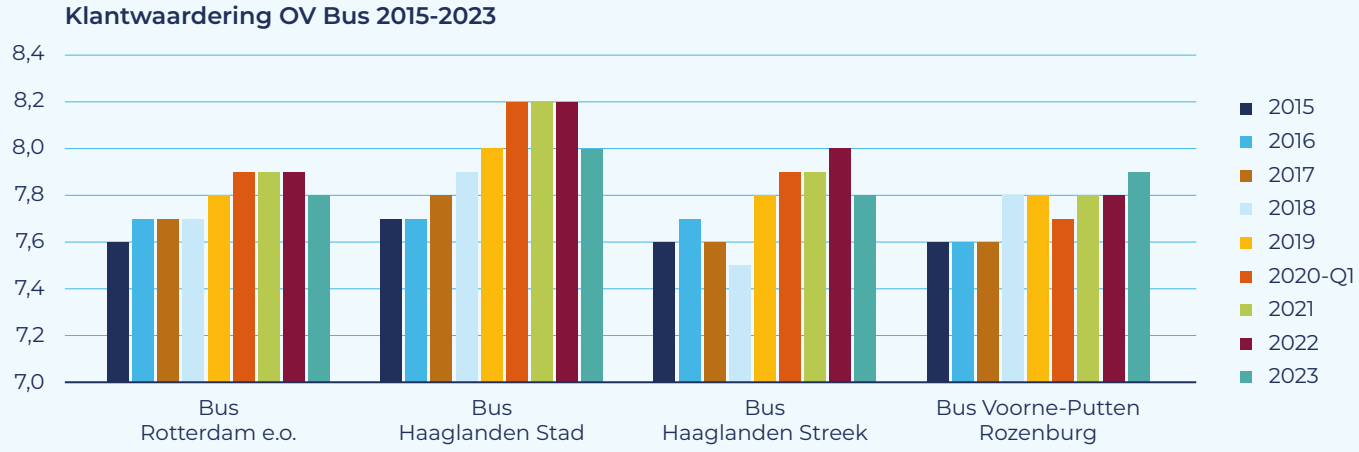
52 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
53 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).

Kwaliteit

De klantwaardering is gestegen binnen de MRDH (7,6 in 2015 t.o.v. 8,0 in 2022). Over het algemeen is de klantwaardering in de periode van 2015-2023 voor elke concessie enigszins gestegen. Reiziger zijn het meest positief over de Rail Haaglanden RandstadRail; deze wordt in 2022 beoordeeld met een 8,2 ten opzichte van een 7,5 in 2015.



Figuur 13 **Klantwaardering rail per concessie 2015-2023**[54]



Figuur 14 **Klantwaardering bus per concessie 2015-2023**[55]

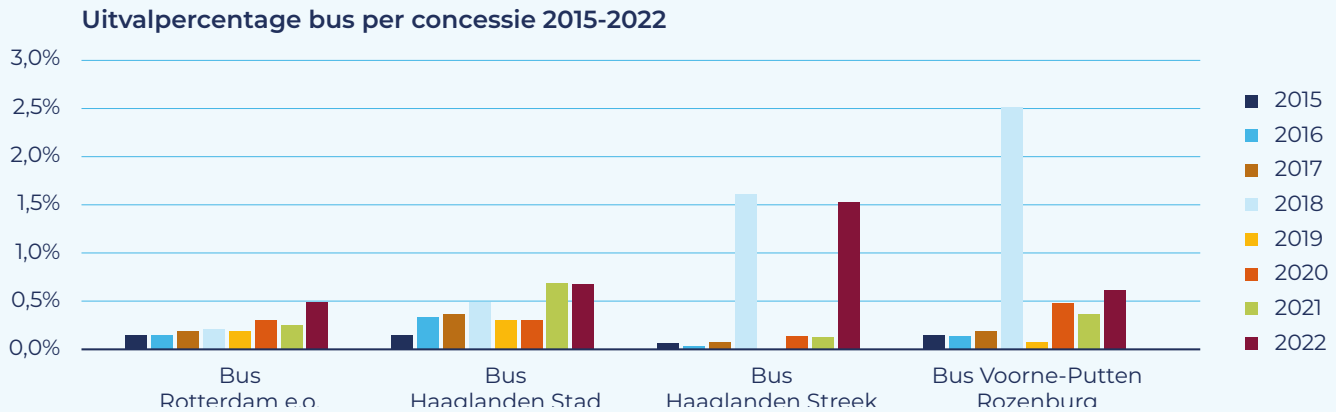
54 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
55 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).

Uitval en punctualiteit

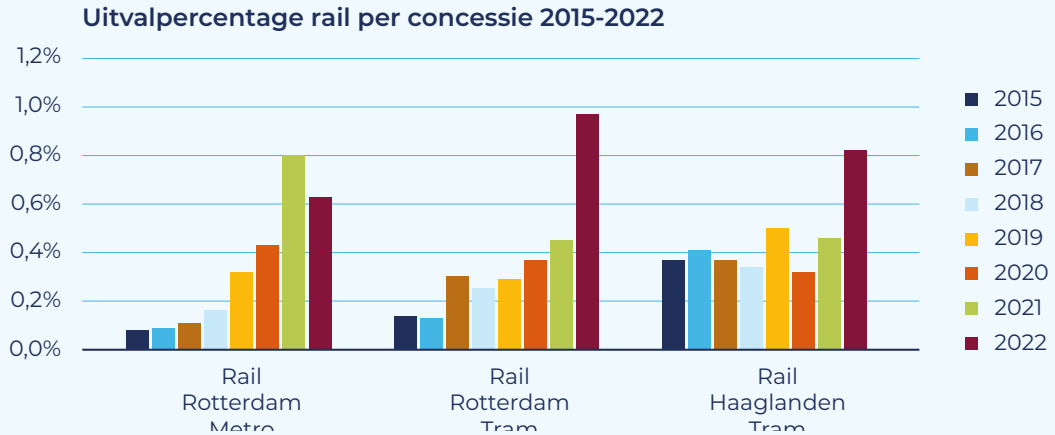
In 2016 was het gemiddelde uitvalpercentage in de MRDH 0,16%; in 2022 was dit 0,82%. Over het algemeen heeft er in de periode van 2017-2022 een stijging in uitvalpercentages binnen de MRDH plaatsgevonden. Personeelstekort is daarvan de belangrijkste reden. Uitschieters zijn in 2018 de concessies Bus Haaglanden Streek en Bus Voorne-Putten Rozenburg. Dit is het gevolg geweest van de stakingsdagen in de streekconcessies in 2018. Daarnaast heeft Voorne-Putten Rozenburg in 2018 te kampen gehad met een bovengemiddeld ziekteverzuim.

In 2022 is het uitvalpercentage bij de meeste concessies nagenoeg verdubbeld, m.u.v. de metro in de concessie Rail Rotterdam en de bus in de concessie Haaglanden Stad. Uitschieter is de concessie Bus Haaglanden Streek. Bij alle concessies is de belangrijkste oorzaak van de hogere uitval personeelstekort. Enerzijds als gevolg van een hoog ziekteverzuim in 2022 en anderzijds door de oplopende krapte op de arbeidsmarkt.

Bij de concessie bus Haaglanden Streek is niet afgeschaald in 2022, maar is doorgereden volgens de normale dienstregeling. Dit heeft daar geleid tot een hoger uitvalpercentage ten opzichte van de andere concessies vanwege het personeelstekort.



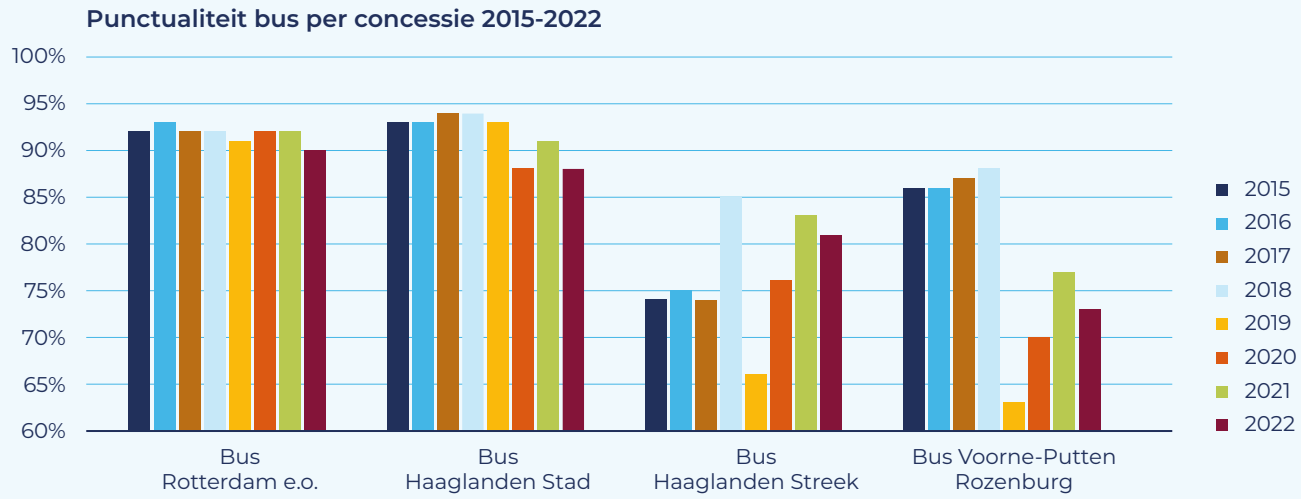
Figuur 15 **Uitvalpercentage bus per concessie 2015-2022**[56]



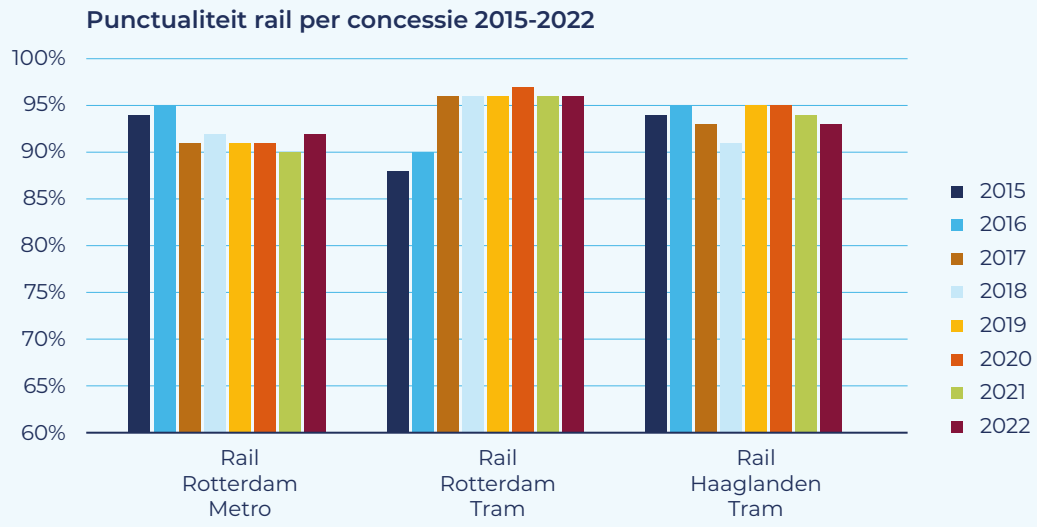
Figuur 16 **Uitvalpercentage rail per concessie 2015-2022**[57]

56 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
57 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).

In 2015 was de gemiddelde punctualiteit in de MRDH 89%; in 2022 was dit 88%. Over het algemeen heeft er in de periode van 2017-2022 een lichte daling in punctualiteit binnen de MRDH plaatsgevonden. De gemiddelde punctualiteit verschilt per bus en rail: gemiddeld genomen zijn bussen 83% van hun ritten op tijd vertrokken in 2022 in vergelijking met 94% voor rail in 2022. De bussen in Haaglanden Streek en Voorne-Putten Rozenburg hebben beiden de laagste percentages in punctualiteit binnen de MRDH. De daling in 2018 is mede het gevolg van de stakingsdagen in de streekconcessies en een bovengemiddeld ziekteverzuim en (daarmee) personeelstekort.



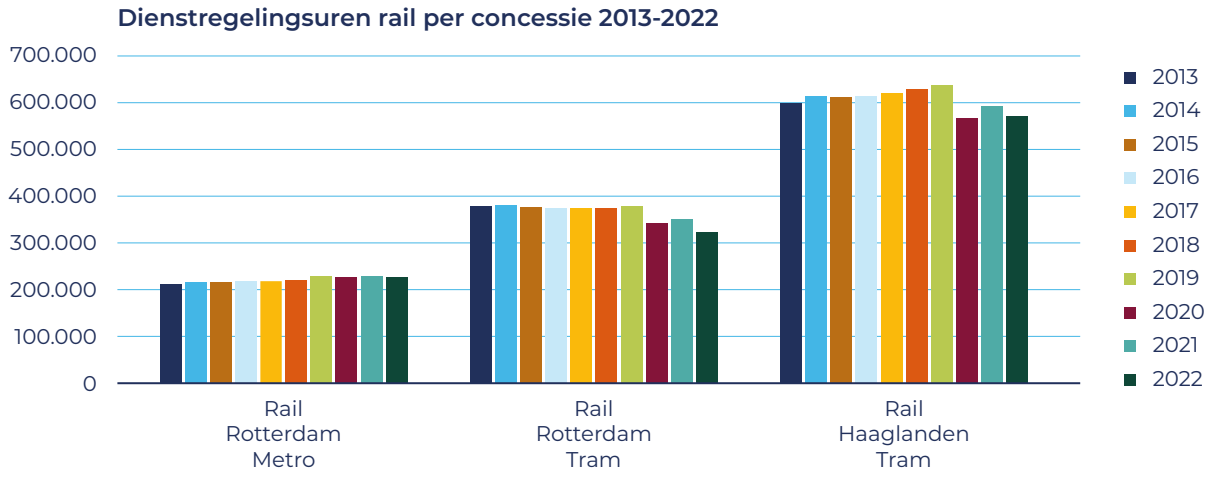
Figuur 17 **Punctualiteit bus per concessie 2015-2022**[58]



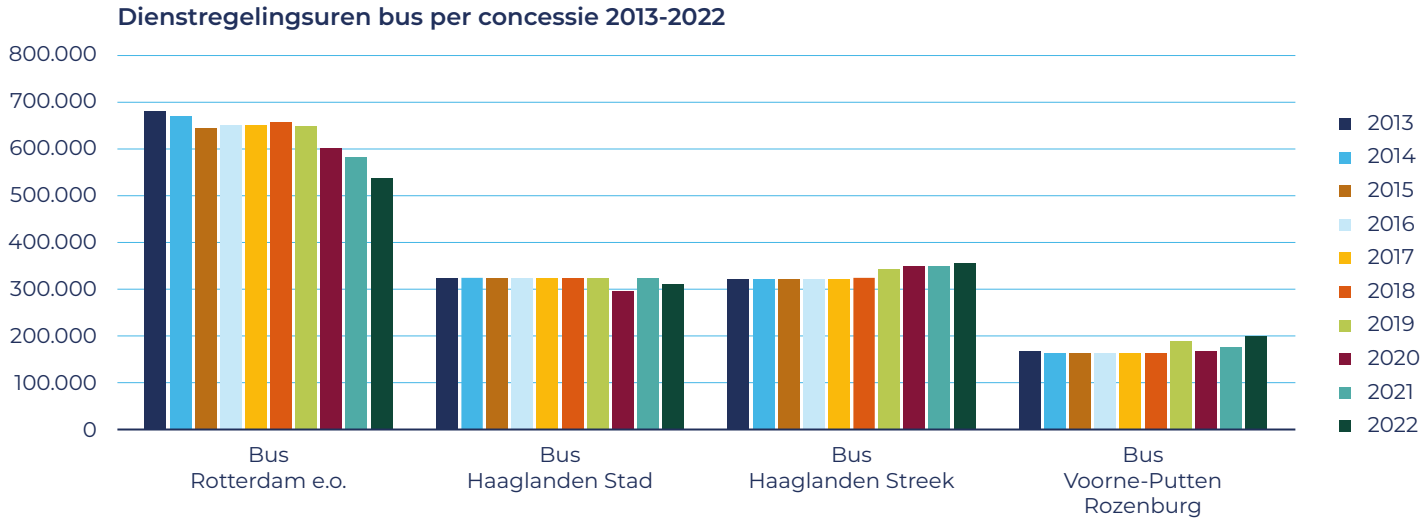
Figuur 18 **Punctualiteit rail per concessie 2015-2022**[59]

58 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
59 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).

Dienstregelingsuren



Figuur 19 **Dienstregelingsuren rail per concessie 2013-2022**



Figuur 20 **Dienstregelingsuren bus per concessie 2013-2022**[60]

60 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).

3.3 Beelden bij doelbereik verkeer en vervoer

Beelden bij de taken en rol van de MRDH

De taak van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer staat niet ter discussie, zo wordt over het algemeen gesteld door bestuurders, raadsleden en medewerkers. Door een deel wordt daarbij als motivatie gegeven dat het schaalniveau van de MRDH voor de hand ligt om op samen te werken op het gebied van verkeer en vervoer. Dit heeft volgens hen te maken met de samenhang in het gebied en de gerichtheid op Rotterdam en Den Haag. Wel wordt daarbij aangegeven dat er (net zo goed) allerlei verbindingen zijn met de Leidse regio en de Drechtsteden. Daar moet samenhang in worden bewaakt en de MRDH heeft daar een rol in en zou deze nog meer kunnen pakken, aldus respondenten. Verder wordt gesteld dat het alternatief, dat verkeer en vervoer bij de provincie komt te liggen, een stuk minder aantrekkelijk is. Invloed zou daardoor volgens hun afnemen en de afstand zou daarmee groter worden.

Een aantal interne respondenten is kritischer over de taak en rol van de MRDH. Zo wordt door een bestuurder gesteld dat de MRDH op verkeer en vervoer nog niet als 'onze MRDH' voelt terwijl dit op het gebied van Economisch Vestigingsklimaat wel zo is. Enkele externe respondenten uiten hun twijfels over het schaalniveau waarop verkeer en vervoer is belegd vanwege het gevaar dat lokale belangen de besluitvorming kunnen tegenhouden.

Activiteiten en resultaten

Gevraagd naar de beelden bij de resultaten van de MRDH wordt door bestuurders, raadsleden en andere respondenten zelden gerefereerd aan wat hierover in de diverse agenda's is opgenomen. Wat tot de verbeelding spreekt zijn de grote projecten die zijn gerealiseerd waarbij de MRDH een rol heeft gespeeld. Daarbij worden onder andere de Hoekse Lijn, de E-lijn en de omgang met het openbaar vervoer in coronatijd genoemd. Tastbare resultaten die direct impact hebben op het leven van inwoners. Ook externe partijen (vervoerders, uitvoeringsorganisaties, belangenorganisaties en departementen) zijn overwegend (zeer) te spreken over de resultaten op het gebied van verkeer en vervoer.

Over de resultaten op **openbaar vervoer** zijn respondenten overwegend (zeer) tevreden. Tevredenheid is er over het feit dat het openbaar vervoer is blijven rijden in coronatijd en dat er grote projecten zijn gerealiseerd. Deze resultaten spreken voor zich, zo stelt een respondent. Het OV is in korte tijd veel beter geworden, geeft een ander aan. Een externe partij stelt dat de reden dat het met het OV zo goed gaat mede te danken is aan de MRDH. Externe betrokkenen zijn ook te spreken over de professionele wijze waarop invulling wordt gegeven aan het concessiebeheer. Naast grote projecten als de E-lijn en Hoekse Lijn wordt door respondenten onder andere gerefereerd aan de snelle bus 44, de verbeterde aansluiting tussen het OV en de fiets, en het weer gaan rijden van het nachtvervoer. Daarnaast heerst er (grote) tevredenheid over de wijze waarop de exploitatie van het OV wordt gedraaid. Zowel intern als extern bij directe partners van de MRDH. Kritiek klinkt er ook vanuit een enkele gemeente die aangeeft (nog steeds) onvoldoende deel uit te maken van het vervoersnetwerk. Ook wordt door een enkele gemeente een kanttekening geplaatst bij het effect van bepaalde investeringen in het openbaar vervoer voor hun eigen gemeente. Enkele externe partners verwachten daarnaast een meer proactieve rol van de MRDH in de samenwerking op het gebied van openbaar vervoer.

Over de resultaten op **verkeer** hebben respondenten minder zicht. Ook hier wordt met name gerefereerd aan grote projecten waar voortgang op wordt geboekt maar ook aan de inzet op metropolitane fietsroutes en de resultaten in het kader van het MIRT. Door een aantal externe respondenten wordt aangegeven dat de MRDH wel bij concrete verkeersprojecten betrokken is en daarbij de regio actief vertegenwoordigt. Door andere respondenten wordt aangegeven dat het vernieuwender en innovatiever mag op het gebied van verkeer. Dan gaat het over aandacht voor zaken als deelmobiliteit, hubs en duurzaamheid. De focus van de MRDH ligt te veel op klassieke mobiliteitsoplossingen, zo wordt gesteld. Ook op de inzet op het gebied van verkeersveiligheid klinkt her en der kritiek. Dit komt volgens verschillende respondenten nog onvoldoende van de grond waarbij wordt gewezen op de negatieve tendens in de cijfers. Door andere respondenten (van buiten de MRDH) wordt aangegeven dat de MRDH wel actief is aangesloten op het landelijk netwerk verkeersveiligheid.

Naast deze meer tastbare resultaten wordt ook gesteld dat de MRDH resultaten boekt op netwerkvorming. De MRDH zorgt voor een krachtige positie aan tafel, zo is de opvatting. Zij kunnen meer gewicht in de schaal brengen dan 21 gemeenten afzonderlijk. Aan de MRDH wordt deze positie bovendien 'gegund' door Rotterdam en Den Haag, zo wordt gesteld. Als resultaat van een stevige positie aan tafel worden onder andere de MIRT-afspraken ter waarde van 4,8 miljard genoemd maar ook de rol van de MRDH bij het laten rijden

van OV in coronatijd of hun rol in concrete projecten zoals de Blankenburgtunnel. Hier tegenover staat dat bepaalde externe partners juist meer initiatief verwachten van de MRDH in het samenbrengen van het mobiliteitsnetwerk op de schaal van de MRDH.

Effecten

De beelden over de effecten van de samenwerking op het niveau van de MRDH zijn beperkt. In relatie tot het doel van het bevorderen van een samenhangend verkeer- en vervoersnetwerk zijn respondenten overwegend van mening dat hier door de MRDH goede stappen in zijn gezet in de afgelopen tien jaar. Eerdergenoemde resultaten, en in het bijzonder een aantal grote projecten, hebben daaraan bijgedragen.

Maar ook is het bestuurlijk netwerk verstevigd. Er is geen concurrentie tussen gemeenten op het gebied van verkeer en vervoer wat leidt tot meer samenhang. Door enkele respondenten (zowel bestuurlijk als extern) wordt hierbij wel een kritische kanttekening geplaatst. Zij geven aan dat van daadwerkelijke integratie geen sprake is met verschillende spoorsystemen en aanbieders. Daar is volgens hun veel meer samenhang in te bereiken.

3.4 Reflectie realisatie samenhangend verkeer en vervoer

Aan de hand van de beschikbare informatie is het lastig om iets te zeggen over de effecten van de output (resultaten) van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer. Redenen hiervoor zijn dat de impact van een deel van de activiteiten moeilijk meetbaar is, deels omdat onduidelijk is welk aandeel de MRDH heeft in bepaalde resultaten die binnen een netwerk worden bereikt. Daarnaast constateren wij dat **structurele** monitoring en effectmeting op onderdelen niet aanwezig is (al wordt hier in de nieuwe strategische agenda per 2023 wel meer op ingezet). Op de onderdelen waar dit wel gebeurt (bijv. OV-exploitatie) zijn trends en effecten wel goed inzichtelijk te maken. Verder is van belang om aan te geven dat per doelstelling verschilt in welke mate de MRDH invloed heeft op realisatie daarvan.

Presteren binnen een woelige context

Een kleine tien jaar geleden ontstond de MRDH en daarmee de vervoersautoriteit. Na een moeizaam begin waarbij de organisatie moest worden opgebouwd, met wisselingen in de leiding, deelnemers die naar elkaar toe moesten groeien en een moeizame relatie met de provincie is de MRDH op stoom gekomen voor wat betreft verkeer en vervoer.

En toen kwam Corona. De wereld kwam tot stilstand en de inkomsten voor vervoerbedrijven vielen weg. Dit heeft enorme impact gehad op vervoerbedrijven en was tegelijkertijd een belangrijke test voor de wendbaarheid en eensgezindheid van de MRDH. Wij constateren dat de MRDH voor deze test is geslaagd hoewel de besparingen, investeringen en ingrepen zich de komende jaren ook nog moeten gaan bewijzen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de beoogde stijging van het aantal instappers in het OV.

Corona heeft gezorgd voor grote schommelingen van baten en lasten en druk op de financiën van de MRDH. Dit valt de MRDH niet zozeer aan te rekenen maar is wel een punt van aandacht. Wat daarbij meespeelt is dat de BDU wel wordt geïndexeerd maar niet meestijgt met de groeiende verkeersbewegingen waarmee er relatief steeds minder geld beschikbaar is. Daar tegenover staan weer de enorme investeringen vanuit het MIRT in het komende decennium. Dit is uiteraard een ander type financieringsstroom dan de structurele Brede doeluitkering.

Tot zover slaagt de MRDH er echter in binnen deze woelige context haar werk te doen en resultaten te boeken.

Er is veel gepresteerd in de afgelopen 10 jaar

Het is gelukt om met elkaar een agenda op te stellen, plannen te maken en tot uitvoering te komen. In het kader van de uitvoering zijn tal van subsidies verstrekt aan gemeenten waardoor binnen de regio allerlei grote en kleinere projecten zijn gerealiseerd. Deze projecten spreken tot de verbeelding bij deelnemers aan de samenwerking en hebben een positieve uitwerking op de mobiliteit binnen de regio en de onderlinge samenwerking en samenhang binnen de MRDH. Dat is niet vanzelfsprekend. Zeker niet in een regio van 21 gemeenten waaronder twee centrumgemeenten. Dat dit zich zo heeft ontwikkeld is echt de verdienste van de MRDH zelf.

Daarnaast constateren wij dat door de samenwerking tal van samenwerkingsovereenkomsten, convenanten en andere afspraken zijn aangegaan. Soms worden deze afspraken gemaakt om tot uitvoering te komen, soms om binnen een breder verband het gesprek te voeren over wat er nodig is voor de regio (denk aan MOVE, Verstedelijkingsalliantie, Zuid-Holland bereikbaar).

Binnen deze netwerken is de MRDH uitgegroeid tot een vanzelfsprekende en stevige gesprekspartner. Zeker wanneer het gaat over planvorming en beleid. Deze inzet en expertise wordt erkend en gewaardeerd door externe partners en heeft positieve effecten zoals subsidies vanuit het Rijk en de bijdrage van 4,8 miljard vanuit het MIRT die mede het gevolg is van jarenlange structurele inzet door de MRDH. De MRDH is daarmee in onze ogen op verkeer en vervoer een cruciale tussenlaag die de gemeenten in het gebied met elkaar verbindt en vertegenwoordigt. Winst valt nog te behalen bij het contact met “overige partners” op het gebied van verkeer en vervoer. De MRDH heeft als ambitie om te werken aan een samenhangend verkeer- en vervoersnetwerk maar wij constateren dat het netwerk van aanbieders, belangengroepen en overige belanghebbenden niet structureel bij elkaar wordt gebracht. Daarin ligt ruimte voor versterking.

De MRDH slaagt er verder naar tevredenheid in de concessies te laten draaien. De klantwaardering is goed, de contacten met vervoerders lopen ook goed en de pragmatische houding van de MRDH wordt daarbij gewaardeerd. Wel constateren wij dat er in de laatste jaren van de onderzoeksperiode voornamelijk is gestuurd op efficiëntie. Sober en doelmatig staat daarbij voorop, mede ingegeven door de coronajaren. Dit is een bestuurlijke keuze die niet door alle belanghebbenden wordt gewaardeerd.

Verder zou meer inzicht in de prestaties helpen om het lerend vermogen te versterken. Door de MRDH worden geregeld evaluaties uitgezet en verder verschijnt er jaarlijks een OV-monitor. Dit kan echter gestructureerder plaatsvinden. Ons is niet duidelijk waarom sommige ambities en programma’s wel worden geëvalueerd en andere niet. Ook is voor ons niet goed duidelijk geworden op welke wijze opvolging wordt gegeven aan evaluatieresultaten.

De (te) grote ambities worden deels gerealiseerd

Wij constateren dat de ambities van de MRDH (te) groot zijn. Op het gebied van bereikbaarheid van toplocaties, de kwaliteit van stations, duurzaamheid, verkeersveiligheid en efficiëntie. Dit zijn overigens ambities die de MRDH nooit in haar eentje kan realiseren. Bovendien moet de MRDH opereren binnen eerdergenoemde woelige context. Op veel van de ambities van de MRDH zien we een positieve beweging, echter niet in de mate zoals aan het begin van de samenwerking werd beoogd. Dat heeft te ermee te maken dat sommige doelstellingen te ambitieus waren en op voorhand al duidelijk was dat deze niet zouden worden gerealiseerd. Sommige van deze doelstellingen zijn dan ook aangepast of heeft de MRDH laten varen.

Daarnaast heeft Corona een remmend effect gehad op realisatie van de doelstellingen.

Op het gebied van bereikbaarheid worden de ambities deels waargemaakt. De **bereikbaarheid** van werk via OV en fiets neemt toe en komt deels in buurt van de streefwaarden. Tegelijkertijd staat de betrouwbaarheid en doorstroming van het weggennetwerk onder druk. Daar zijn allerlei verschillende externe oorzaken voor aan te wijzen zoals de toename van weggebruikers. Maar dit neemt niet weg dat sprake is van een negatieve tendens over de evaluatieperiode.

Voor wat betreft de **kwaliteit van knooppunten en stations** zien we dat deze (nog) niet op het niveau zit van de ambitie voor 2025. Het is niet uitgesloten dat deze alsnog worden bereikt in 2025. Bovendien constateren wij dat de waardering van haltes meestijgt met het landelijk gemiddelde. Als we het echter afzetten tegen de streefwaarden dan kunnen we niet anders dan concluderen we dat die nog niet zijn bereikt.

Op **duurzaamheid** ondersteunt de MRDH gemeenten op uiteenlopende wijze bij realisatie van hun doelstellingen. Het doel van de gemeenten is 30% reductie in 2025 maar daar komen de gemeenten niet bij in de buurt. Dit is ook niet de ambitie van de MRDH. Wel constateren wij dat er inmiddels 130 emissievrije bussen rondrijden waarmee de MRDH voorloopt op de doelstelling om in 2025 met 100 emissievrije bussen te rijden.

Met betrekking tot de **beheer- en exploitatielasten** voor het OV constateren wij dat het de MRDH vooralsnog niet is gelukt met 10% af te laten nemen. In de periode vanaf 2015 is juist sprake van een toename van de lasten voor exploitatie, uiteraard mede veroorzaak door Corona, maar het is de vraag of het anders wel was gelukt. De realiteit is dat de MRDH financieel gezien in een heel andere situatie is beland door Corona en dat met vervoerders nu afspraken zijn gemaakt over investeringen in het openbaar vervoer. De komende jaren gaan uitwijzen hoe deze lasten zich gaan ontwikkelen mede in relatie tot de beoogde groei van het aantal instappers.

Op het gebied van **verkeersveiligheid** tot slot is de negatieve trend in de MRDH gelijk aan de landelijke trend. Wel is positief dat steeds meer jongeren worden bereikt in het kader van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid.

Kijkend naar het **openbaar vervoer** zien we een overwegend positief beeld. Het aantal reizigers nam (tot corona) toe en

neemt nu weer toe. De klantwaardering ligt op of boven het landelijk gemiddelde en de reiskwaliteit laat over de gehele breedte een lichte stijging zien. Uiteraard zijn er wel verschillen tussen concessies. We constateren dat met name de kwaliteit (uitval, frequentie punctualiteit) van het streekvervoer (in bepaalde periodes) onder druk staat. Dit heeft met name te maken met personeelstekorten. Wij constateren op basis van geluiden uit gesprekken dat het voor de cohesie binnen de MRDH op de lange termijn juist van belang is te blijven investeren in de kwaliteit van het vervoer binnen de gehele regio (stad én streek).

HOOFDSTUK 4

Verbetering van het economisch vestigingsklimaat

De MRDH werkt aan de verbetering van het economisch vestigingsklimaat, met het verbeteren van welzijn, welvaart, woon- en werkklimaat van bewoners in de Metropoolregio en het verbeteren van het economisch potentieel en de aantrekkelijkheid voor bedrijven in de Metropoolregio. In dit hoofdstuk beschrijven wij in welke mate in de afgelopen 10 jaar doelstellingen zijn bereikt op dit gebied.

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

- Taak en financiering MRDH op het gebied van economisch vestigingsklimaat (paragraaf 4.1)

  In deze eerste paragraaf beschrijven we de taken van de MRDH op het gebied van economisch vestigingsklimaat. Daarnaast geven we aan hoe de MRDH gefinancierd wordt en waaraan de MRDH haar geld uitgeeft.

- Feitelijke realisatie economisch vestigingsklimaat (paragraaf 4.2)

  Deze paragraaf bestaat uit een beschrijving van de activiteiten en resultaten van de MRDH vanaf 2015 tot 2023. De resultaten worden beschreven aan de hand van de doelstellingen zoals opgenomen in de strategische agenda's van de MRDH. Verder wordt, voor zover relevant, ingegaan op realisatie van de doelstellingen aan de hand van effectmetingen of data-analyse.

- Beelden bij doelbereik economisch vestigingsklimaat (paragraaf 4.3)

  Deze paragraaf bestaat uit een beschrijving van de beelden van betrokkenen bij de MRDH over het presteren van de MRDH op het gebied van economisch vestigingsklimaat. Dan gaat het over beelden van deelnemers of intern betrokkenen (bijvoorbeeld bestuurders, raadsleden en medewerkers van de MRDH-organisatie) en externe partners op het gebied van economisch vestigingsklimaat.

- Reflectie realisatie verbetering van het economisch vestigingsklimaat (paragraaf 4.4)

  Deze paragraaf bevat een reflectie vanuit Berenschot op de realisatie van de doelstellingen door de MRDH. Deze paragraaf bevat onze belangrijkste bevindingen en conclusies.

4.1 Taak en financiering van de MRDH op economisch vestigingsklimaat

4.1.1 Taak economisch vestigingsklimaat

Per 1 januari 2015 heeft de MRDH als taak de samenwerking tussen de gemeenten te bevorderen, met het oog op een voorspoedige ontwikkeling in het gebied. De MRDH richt zich, naast de inzet op verkeer en vervoer, daarbij ook op de verbetering van het economisch vestigingsklimaat in de regio.

Dit doet de MRDH onder meer met: "vaststellen van de doelstellingen op het gebied van [...] de verbetering van het economische vestigingsklimaat. Het zorg dragen voor het realiseren van de doelstellingen en het voorbereiden en ontwikkelen van een gezamenlijk regionaal beleid en "het uitvoeren van de [...] opgedragen taken en bevoegdheden".[61]

De MRDH heeft geen wettelijke taken op het gebied van economisch vestigingsklimaat. Op dit thema wordt vrijwillig samengewerkt. De rol die de MRDH daarbij aanneemt is strategisch[62], faciliterend[63] of uitvoerend[64] van aard.

Uitwerking taak economisch vestigingsklimaat

In de gemeenschappelijke regeling is opgenomen dat het algemeen bestuur in het eerste jaar van iedere bestuursperiode van de gemeenteraden een Strategische Agenda vaststelt om de doelstellingen te verwezenlijken. In deze agenda staat beschreven op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de taken op onder andere het gebied van economisch vestigingsklimaat.

Tijdens de evaluatieperiode zijn de Agenda Economisch Vestigingsklimaat 2015-2019 (2014) en de Strategische agenda MRDH 2019-2023 (2019) verschenen. Bij (realisatie van) deze agenda's staan we later meer uitgebreid stil. Naast deze strategische agenda's zijn er in de regio een aantal andere strategische documenten op het gebied van economisch vestigingsklimaat uitgekomen waar de MRDH aan heeft meegewerkt of zich toe heeft te verhouden.

61 Art. 3:1, eerste lid, Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014.
62 Door op onderdelen van de Strategische Agenda visies en programma's uit te werken.
63 Ondersteuning van netwerkvorming, agendering van thema's en kennisoverdracht tussen gemeenten.
64 Financiering van activiteiten ten behoeve van de strategische en netwerkfunctie ('projectontwikkeling'), het financieren van projecten ('bijdrageregeling') en het geven van subsidies aan twee organisaties.

- **Regionaal Investeringsprogramma 'Investeren in vernieuwen' (2015, MRDH, provincie, EBZ, Drechtsteden, Holland Rijnland).** Dit programma bestaat uit 150 projecten, behorend tot de thema's 1) vernieuwen verbindingen (snelle fysieke en digitale infrastructuur); 2) vernieuwen economie (wisselwerking, samenwerking en kruisbestuiving); 3) vernieuwen energie (verduurzaming van de haven, glastuinbouw en woningen); 4) vernieuwen stad en omgeving (focus op herstructurering woonwijken en recreatieve/groenvoorzieningen om de stad). EBZ bewaakt de uitvoering inmiddels.

- **Roadmap Next Economy (2017, MRDH).** Deze richt zich op de economische ontwikkelingen op de lange termijn en de impact daarvan op de regio. De ambitie is de concurrentiekracht van de regio te verbeteren en de bedrijvigheid in de regio te versterken. De RNE richt zich op een 'economische transitie' van de Metropoolregio met nadruk op nieuwe sectoren en klimaatafspraken. Er zijn vijf transities onderscheiden. Deze worden aangeduid als 'Smart Digital Delta', 'Smart Energy Delta', 'Circular Economy', 'Next Education' en 'Next Society'.

- **Groeiagenda Zuid-Holland (2021, consortium).** Plan voor de gehele provincie Zuid-Holland, ontwikkeld door consortium van bedrijven, kennisinstellingen en overheden. De Groeiagenda schetst de ambities van publieke en private partijen voor de regio. Benoemde hoofdlijnen: 1) kennis en innovatie ecosystemen; 2) maakindustrie; 3) energie-infrastructuur; 4) mobiliteitstransitie; 5) human capital.

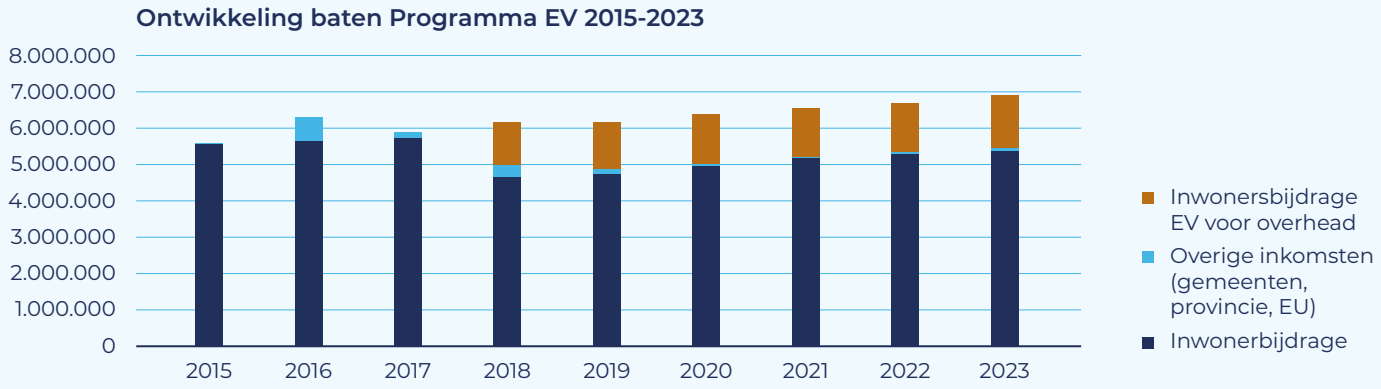
In 2023 heeft de MRDH de huidige strategische agenda vastgesteld: Met elkaar, voor elkaar – Strategische agenda 2023-2026 (MRDH). Deze agenda bevat twee opdrachten op het gebied van Economie: (1) Toekomstbestendige economie stimuleren, (2) Vernieuwen van werklocaties. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven wordt de realisatie van deze strategische agenda niet meegenomen in het kader van deze evaluatie. Wel zijn in deze agenda wijzigingen doorgevoerd ter verbetering van de aanpak voor versterking van het economisch vestigingsklimaat, deze wijzigingen beschrijven wij wel.

4.1.2 Financiën economisch vestigingsklimaat

Voor de voorbereiding en uitvoering van het regionaal beleid ter verbetering van het economisch vestigingsklimaat ontvangt de MRDH jaarlijks een **inwonerbijdrage**. Deze inwonerbijdrage wordt door de gemeenten verstrekt, deze betrof in 2015 €2,45 en in 2023 €2,82 per inwoner. Daarnaast kan de MRDH nog op overige manieren inkomsten genereren (**overige inkomsten**). Dat gaat bijvoorbeeld om (incidentele) bijdragen vanuit het Rijk, provincie of gemeenten aan projecten van de MRDH.

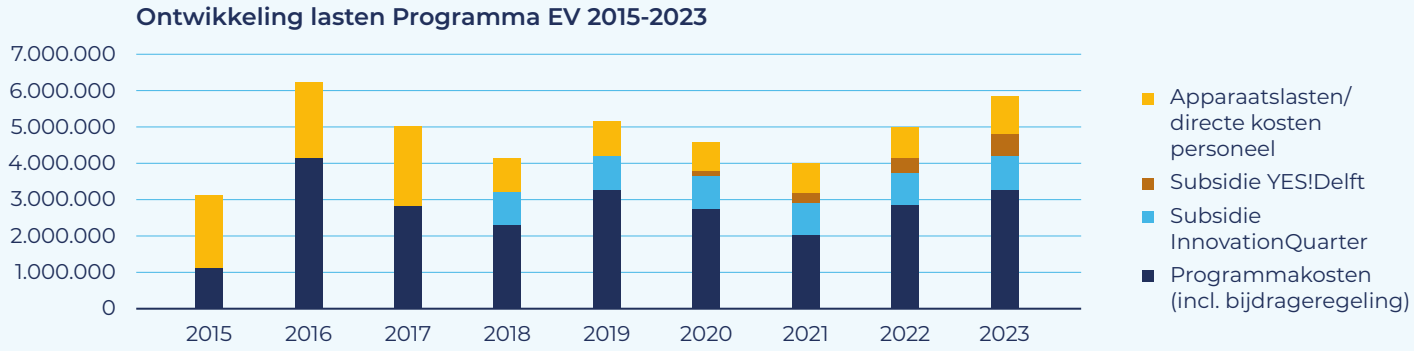
Ontwikkeling baten economisch vestigingsklimaat

In figuur 21 is een overzicht opgenomen van de baten van de MRDH voor het programma economisch vestigingsklimaat in de periode 2015-2023.



Figuur 21 **Ontwikkeling baten economisch vestigingsklimaat 2015-2023**[65]

65 Vanaf 2018 wordt over een deel van de inwonersbijdrage niet gerapporteerd onder het Programma Economisch vestigingsklimaat, maar onder 'Overhead'. Dit gaat om circa 1.2 tot 1.4 miljoen euro per jaar. Om hier wel inzicht in te geven hebben wij deze post wel opgenomen in deze grafiek.



Figuur 22 **Ontwikkeling lasten economisch vestigingsklimaat 2015-2023**

Toelichting ontwikkeling baten

De baten voor het programma 'economisch vestigingsklimaat' schommelen in de evaluatieperiode van tussen de 4.9 miljoen en 6.3 miljoen euro. De ontwikkeling van deze baten wordt vertekend doordat de MRDH een deel van de inwonersbijdrage sinds 2018 (verplicht) rapporteert onder 'Overhead' in plaats van 'Programma economisch vestigingsklimaat' (daarom zijn deze in bovenstaande grafiek ook weergeven). Verder vallen de 'overige inkomsten' op in 2016 en 2018. In 2016 ging dit voornamelijk om de financiële bijdragen van gemeenten aan de totstandkoming van de Roadmap Next Economy[66] en in 2018 om het Europese Interreg subsidie project E=0.

Ontwikkeling lasten economisch vestigingsklimaat

In figuur 22 is een overzicht opgenomen van de lasten van de MRDH op het gebied van economisch vestigingsklimaat in de periode 2015-2023.

Toelichting ontwikkeling lasten

De lasten voor het programma 'economisch vestigingsklimaat' schommelen in de evaluatieperiode tussen de 3,1 miljoen en 6,2 miljoen euro. De apparaatslasten lijken te dalen vanaf 2018, maar dit wordt veroorzaakt door het met ingang van 2018 verplicht apart verantwoorden van de overhead. Verder is te zien dat vanaf 2018 wordt gestart met de subsidiëring van InnovationQuarter en in 2020 met YES!Delft. De programmakosten schommelen (na het opstartjaar in 2015) tussen de 2 miljoen en 4,1 miljoen euro, met name door wisselende uitgaven vanuit de bijdrageregeling. Vanuit deze regeling worden financiële bijdrages toegekend aan gemeenten binnen de MRDH.

66 "De via de gemeente Rotterdam ontvangen bijdragen van het Rijk vanwege de Citydeal en de bijdragen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam vanuit hun staande economische beleid."

4.2 Feitelijke realisatie versterking economisch vestigingsklimaat

Ter evaluatie van de realisatie van de MRDH op het gebied van economisch vestigingsklimaat beschrijven wij de volgende inzichten:

- Doelen, activiteiten, resultaten en effecten tussen 2015-2019 (paragraaf 4.2.1)
- Doelen, activiteiten, resultaten en effectentussen 2020-2023 (paragraaf 4.2.2)
- Inzet op projecten met de bijdrageregeling, tussen 2015-2023 (paragraaf 4.2.3)

4.2.1 Doelen, activiteiten, resultaten en effecten tussen 2015-2019

Agenda Economisch vestigingsklimaat (2014)

De Agenda Economisch vestigingsklimaat is opgesteld in 2014. De hoofdambitie die geformuleerd wordt is: "De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in 2025 internationaal marktleider in het ontwerpen, ontwikkelen, maken en vermarkten van oplossingen op het gebied van duurzaam leven in een sterk verstedelijkte deltaregio. In de regio worden samenhangende oplossingen bedacht, getest en geproduceerd voor mondiale logistieke, energie-, voedsel- en veiligheidsvraagstukken." De agenda beschrijft vijf trends waarop de gemeenten kansen willen pakken en uitdagingen willen aangaan, daarvoor worden ambities geformuleerd:

1. **Metropoolvorming** - het toenemend belang van stedelijke gebieden maakt dat de internationale concurrentiepositie van een land niet langer bepaald wordt op nationaal, maar op stedelijk-regionaal niveau. Concurrentie gaat tussen stedelijke gebieden, niet langer tussen landen. **Ambitie**: Versterking van agglomeratiekracht met kracht van meerkernige ruimtelijke structuur.

2. **Kenniseconomie** - meer en meer komt de productie en uitwisseling van kennis centraal te staan in economische systemen. Goed functionerende metropolen zijn bij uitstek de plek waar die productie en uitwisseling van kennis plaatsvindt. **Ambitie**: Meer kennisintensieve bedrijvigheid en kenniswerkers.

3. **Opkomst van de slimme maakindustrie** - door nieuwe manieren van produceren wordt het weer economisch rendabel om in 'hoge lonen landen', dichtbij afzetmarkten te produceren. De opkomst van robotica, 3D-printing en industriële internettoepassingen versterken deze trend. **Ambitie:** Meer werkgelegenheid en omzet in de high tech en mid tech industrie.

4. **Ecologisering van de economie** - zuinig omgaan met grondstoffen en andere hulpbronnen wordt meer en meer economische noodzaak. De transitie naar een duurzamere wijze van produceren biedt grote kansen én uitdagingen voor bestaande industriële complexen. **Ambitie:** Transitie naar een grondstof- en energiearme economie.

5. **De stad als aantrekkelijk consumptiegebied** - de stad en omgeving, met een rijk aanbod aan voorzieningen en cultuur, wordt steeds meer de plek waar mensen graag willen wonen, hun vrije tijd doorbrengen én hun geld uitgeven. **Ambitie:** Vestigingsklimaat met metropoolkwaliteit.

Aan deze trends werken de gemeenten samen op acht werkvelden: 1) werklocaties, 2) energie-infrastructuur, 3) branding, 4) clustervorming, 5) financiering, 6) onderwijs en arbeidsmarkt, 7) nieuwe economische dragers landelijk gebied en 8) gebieden.

Activiteiten, resultaten en effecten voor het economisch vestigingsklimaat (2015-2019)

In de jaarverslagen koppelt de MRDH de activiteiten en resultaten tussen 2015 en 2019 in wisselende mate aan de vijf eerdergenoemde ambities. In onderstaande tabel beschrijven wij feitelijk, per doelstelling, wat er bekend is over activiteiten, resultaten en effecten[67] in deze periode. In de tabel geven we het soort activiteiten en resultaten weer, met voorbeelden (zie de jaarrekeningen van de MRDH voor een volledig overzicht).

Er zijn voor de doelstellingen met betrekking tot 'economisch vestigingsklimaat' geen ambities of indicatoren geformuleerd door de MRDH; wij beschrijven in dit overzicht welke effecten de MRDH rapporteert met betrekking tot de trends/ambities voor zover aanwezig/bekend. In deze periode is door de MRDH niet gemonitord op effecten.

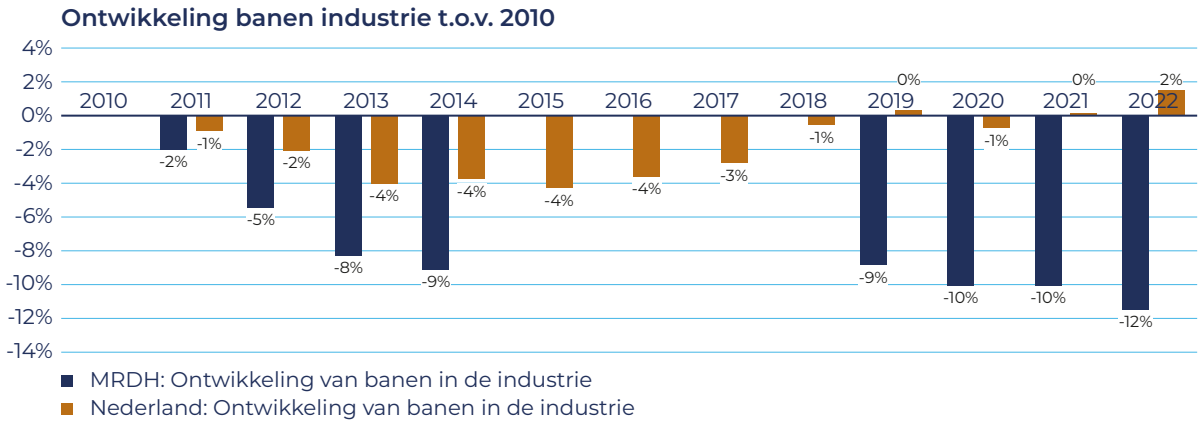
Onderdeel	Toelichting
1	**Metropoolvorming – het toenemend belang van stedelijke gebieden maakt dat de internationale concurrentiepositie van een land niet langer bepaald wordt op nationaal, maar op stedelijk-regionaal niveau. Concurrentie gaat tussen stedelijke gebieden, niet langer tussen landen.** • **Ambitie:** Versterking van agglomeratiekracht met kracht van meerkernige ruimtelijke structuur.
Activiteiten, resultaten en effecten	**Activiteiten van de MRDH** • Kennisdeling en ontwikkeling (o.a. OESO-onderzoek, monitoring leegstand, identificatie succesvolle arbeidsmarktinitiatieven (o.a. met TNO), met conferenties) • Strategieontwikkeling en advisering (o.a. gemeenschappelijke investeringsstrategie economische structuurversterking, programma-afspraken werklocaties/kantoren/bedrijventerreinen/ detailhandel, advisering detailhandel, Infradeal Zuid-Holland, regionale skillsagenda) • Samenwerking (o.a. met vorming van diverse werkgroepen) • Financiële ondersteuning van relevante projecten en campussen (bv. Food Inspiration Academy, clusteraanpak Maritiem en ICT/Hightech/Safety/Security) **Gerapporteerde resultaten** • Regionaal kantorenprogramma met focus op programmering, leegstand en transformatie (2015) • Agenda Kantoren 2015-2025 (2015) • Agenda Detailhandel 2016-2021 (2016) • Strategie werklocaties MRDH (2018) • Regionale skillsagenda (2018) **Wat is er bekend over effecten?** • In 2020 is de Preverkenning schaalsprong Metropolitaan OV en verstedelijking zuidelijke randstad uitgekomen (door IenW. BZK, PZH, MRDH en gemeenten Rotterdam en Den Haag). Doel van de Preverkenning was om de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking (AOS) uit te werken in een pakket maatregelen en (MIRT-) verkenningen voor de Oude Lijn (en gerelateerde stations), stations omgevingen en regionale HOV-verbindingen. Inclusief een voorstel voor fasering en bekostiging. De preverkenning concludeert dat de combinatie van de onderzochte investeringen er enerzijds voor zorgt dat de beoogde versnelling van de woningbouw in de Zuidelijke Randstad mogelijk is (240.000 nieuwe woningen tot 2040). Anderzijds gaat de stedelijke Zuidelijke Randstad meer als één geheel functioneren waardoor meer economische groei (agglomeratiekracht) ontstaat. Daarnaast liet De Maatschappelijke KostenBaten Analyse (MKBA) MOVV laat zien dat een integrale aanpak van verstedelijking, Oude Lijn, knooppunten en onderliggend HOV aanzienlijke maatschappelijke baten oplevert (verhouding baten/kosten is 1,33). Ook laat de MKBA zien dat de baten van investeren in mobiliteit én verstedelijking aanzienlijk groter zijn dan alleen te investeren in mobiliteit of verstedelijking.

67 Zoals de Rekenkamer Rotterdam in haar onderzoek al aangaf is er voor deze periode weinig informatie beschikbaar over de effecten van inzet op het economisch vestigingsklimaat.

Onderdeel	Toelichting
2	**Kenniseconomie – meer en meer komt de productie en uitwisseling van kennis centraal te staan in economische systemen. Goed functionerende metropolen zijn bij uitstek de plek waar die productie en uitwisseling van kennis plaatsvindt.** • **Ambitie:** Meer kennisintensieve bedrijvigheid en kenniswerkers.
Activiteiten, resultaten en effecten	**Activiteiten van de MRDH** • Ontwikkeling van een gemeenschappelijke brandingstrategie voor profilering bij (internationale) bedrijven en investeerders. **Gerapporteerde resultaten** • De Regionale toolkit (2017). **Wat is er bekend over effecten?** • Er zijn voor deze trend, voor de periode tussen 2015-2019 geen effecten gerapporteerd door de MRDH. • Wel bleek uit onderzoek van de Erasmus universiteit naar Scaleup & Startup monitor en het innovatie-ecosysteem uit 2020 dat het aandeel van de beroepsbevolking in de MRDH tussen 2014 en 2019 met een 'hoog onderwijs'-niveau gemiddeld constant hoger was dan het Nederlands gemiddelde. Met 35,04% tegenover 34,45% in 2015 en 39,12% tegenover 38,2% in 2019. De MRDH scoort qua percentage inwoners dat een WO-opleiding heeft afgerond in deze periode ook relatief hoog ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Met 26,19% tegenover 21,6% in 2014 en 28,51% tegenover 24,09% in 2019.[68] • CBS-data laat ook zien dat in Haaglanden en in de regio Rotterdam een relatief hoog aandeel van de bevolking hoogopgeleid is en dat dit aandeel relatief hard stijgt. In Haaglanden van 61,8% in 2013 naar 72,8% in 2022 (+11%) en in de Rotterdamse regio van 47,9% tot 59,0% in 2022 (+12,1%). In Zuid-Holland stijgt het aandeel in diezelfde periode van 26,7% naar 32,0% (+5,3%).[69] • Daarnaast bleek in 2022 sprake van een groeiend aantal buitenlandse studenten in de regio. Via een analyse op baanopeningen bij startups en scale ups zien we dat het grootste deel van de banen in het hoogopgeleide segment vallen (hbo of hoger).[70]
3	**Opkomst van de slimme maakindustrie – door nieuwe manieren van produceren wordt het weer economisch rendabel om in 'hoge lonen landen', dichtbij afzetmarkten te produceren. De opkomst van robotica, 3D-printing en industriële internettoepassingen versterken deze trend.** • **Ambitie:** Meer werkgelegenheid en omzet in de high tech en mid tech industrie.
Activiteiten, resultaten en effecten	**Activiteiten van de MRDH** • Financiële ondersteuning van relevante projecten en campussen. Specifiek genoemd wordt de doorontwikkeling van het concept Fieldlabs (met PZH, TNO en IQ) en de campusvorming. • Strategievorming. Specifiek genoemd worden de concretisering van landelijke visies (o.a. Smart Industry Fit for the Future) • Kennisdeling- en ontwikkeling. Specifiek genoemd is de oprichting van het Metropolitan Startup Lab en organisatie van 'clustergesprekken'. **Gerapporteerde resultaten** • Onderzoek naar regionale impact reshoring (bijdrage door MRDH) (2015) • Advies campusstrategie (door BCI) (2015) • Onderzoek facility-sharing en campusstrategie (2015) • Innovatieprogramma's Smart Manufacturing: Industriële toepassingen Zuid-Holland (SMITZH) • Innovatieprogramma's Energie & Klimaat (2018)

68 Erasmus Centre for Entrepreneurship (2020).
69 Waarstaatjegemeente.nl. Opleidingsniveau.
70 Burch & Universiteit Utrecht. 2022. Startup en Scale-up monitor metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Onderdeel	Toelichting
Activiteiten, resultaten en effecten	Er zijn voor deze trend, voor de periode tussen 2015-2019 geen effecten gerapporteerd door de MRDH. Op basis van openbare data van het CBS zien wij wel de volgende ontwikkeling van banen in de sector 'industrie'[71] (specifiek voor mid- en high-tech zijn deze cijfers niet beschikbaar):



Figuur 23 **Ontwikkeling banen industrie t.o.v. 2010**

Voor de MRDH zijn geen cijfers beschikbaar over de ontwikkeling van banen in de 'industrie'-sector tussen 2015 en 2018. Daarbij is het totaal aantal banen in de sector industrie in de MRDH ontwikkeld van 71.300 in 2010 tot 63.100 in 2022 (-11,5%), terwijl dit in Nederland is ontwikkeld van 768.700 tot 780.900 (+1,6%). Om dit in perspectief te plaatsen: tegelijkertijd is het totaal aantal banen in de MRDH gestegen met 10,3% en in heel Nederland met 13,2%.

4 Ecologisering van de economie – zuinig omgaan met grondstoffen en andere hulpbronnen wordt meer en meer economische noodzaak. De transitie naar een duurzamere wijze van produceren biedt grote kansen én uitdagingen voor bestaande industriële complexen.

- **Ambitie:** Transitie naar een grondstof- en energiearme economie.

Activiteiten, resultaten en effecten

Activiteiten van de MRDH

- Kennisontwikkeling- en deling. Onder andere met onderzoek naar behoefte van gemeenten (o.a. warmte-koude kaart voor alle MRDH-gemeenten
- Stimulering samenwerking en ondersteuning van gemeenten (o.a. met oprichting informeel ambtelijk en bestuurlijk platform Regionaal Netwerk Energie; en met ondersteuning bij aanvraag/toekenning Europese Interreg E=0 subsidie en verstrekking subsidies voor innovatieve projecten.
- Visie- en strategieontwikkeling (bv. visie op ICT-infrastructuur binnen smart city concept voor duurzame stedelijke ontwikkeling)

Gerapporteerde resultaten

- Regionaal plan van aanpak voor lokaal geproduceerde laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (2016)
- Toekenning rijksbijdrage Green Deal Laadinfrastructuur van 1 miljoen euro (2016)
- Scenario verduurzaming energiemix regio (2017)

Er zijn voor deze trend, voor de periode tussen 2015-2019 geen effecten gerapporteerd door de MRDH.

5 De stad als aantrekkelijk consumptiegebied - de stad en omgeving, met een rijk aanbod aan voorzieningen en cultuur, wordt steeds meer de plek waar mensen graag willen wonen, hun vrije tijd doorbrengen én hun geld uitgeven.

- **Ambitie:** Vestigingsklimaat met metropoolkwaliteit.

Activiteiten en resultaten

Activiteiten van de MRDH

- Visie- en strategieontwikkeling. Met o.a. Agenda Detailhandel
- Onderzoek en analyse. Bv. naar meerwaarde regionale samenwerking leisure, toerisme, recreatie; naar perspectief landelijk gebied; naar hoogwaardige langzaam verkeerverbindingen naar buitengebied; naar versterking regionale vrijetijdseconomie; en het fietsnetwerk
- Kennisdeling, met bijeenkomsten voor gemeenten
- Bijdrage aan relevante projecten en pilots, zoals Hollandse Banen-pilots, waterprojecten regionaal investeringsprogramma.

Gerapporteerde resultaten

- Perspectief op het Landelijk Gebied (2015)
- Haalbaarheidsstudie verbinding de Rotte, de Rijn en de Vliet (2016-2017)

Er zijn voor deze trend, voor de periode tussen 2015-2019 geen effecten gerapporteerd door de MRDH.

71 Data is beschikbaar op het niveau van COROP-regio's. Onder de MRDH vallen de Agglomeratie 's-Gravenhage, Delft en Westland en Groot-Rijnmond. Binnen deze COROP regio's zijn er drie (van de 25) gemeenten die niet onderdeel van de MRDH zijn (Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard en Zuidplas).

4.2.2 Activiteiten, resultaten en effecten tussen 2020-2023

Strategische Agenda 'Samen aan het werk!' 2019-2023 (2019)

De Strategische Agenda 'Samen aan het werk!' voor 2019-2023 is opgesteld in 2019. Deze agenda noemt het vernieuwen van de economie geen doel op zich: het gaat om meer welvaart en welzijn voor de mensen die in de MRDH wonen en werken. In deze strategische agenda worden hiertoe 6 doelen geformuleerd:

1. Stimuleren van innovatie en economische groei
2. Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt
3. Ruimte om te werken
4. Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor
5. Goede digitale connectiviteit
6. Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

Aan deze doelen worden geen indicatoren gekoppeld. In deze strategische agenda is, ten opzichte van de eerste strategische agenda, meer aandacht gekomen voor de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt en minder aandacht voor metropoolvorming en duurzaamheid.

Activiteiten, resultaten en effecten voor het economisch vestigingsklimaat (2020-2023)

De MRDH heeft in de jaarstukken tussen 2019 en 2022 de doelen uit de Strategische agenda uit 2019 als uitgangspunt genomen voor de rapportage in de jaarstukken; en per 2023 op het niveau van de zes opdrachten uit de nieuwe strategische agenda uit 2023. Daardoor is voor deze jaren uitgebreider aan te geven welke activiteiten en resultaten er zijn geleverd. In de tabel geven we het soort activiteiten en resultaten weer, met voorbeelden (zie de jaarrekeningen van de MRDH voor een volledig overzicht).

Verder hebben in deze periode ten opzichte van de eerste periode meer onderzoeken en evaluaties plaatsgevonden naar effecten in de MRDH-regio op het gebied van het economisch vestigingsklimaat. Voor zover relevant zijn deze opgenomen in onderstaande tabel.

Onderdeel	Toelichting
1	**Stimuleren van innovatie en economische groei** **In de strategische agenda 2019 wordt hiervoor de volgende aanpak beschreven:** • Bedrijfsleven stimuleren gebruik te maken van de regionale innovatieprogramma's, die in samenwerking met de Fieldlabs worden ontwikkeld. • Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen. • Realiseren van voldoende en aantrekkelijke (productie)locaties voor startende en groeiende bedrijven. De regionale afspraken in de Strategie Werklocaties dragen daar aan bij.
Activiteiten	• **Het bedrijfsleven stimuleren om gebruik te maken van regionale innovatieprogramma's (i.s.m. fieldlabs).** De MRDH heeft vier regionale innovatieprogramma's opgezet (Energie en klimaat, Agritech, Zorgtech, SMITZH), waarmee geld beschikbaar is gesteld voor Fieldlabs en andersoortige innovatieprojecten. Zo is bijvoorbeeld bijgedragen aan een project gericht op MKB-ers i.c.m. energie en klimaat. • **Het verbinden van gemeenten aan oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken van startende bedrijven.** Inzet hierop vindt plaats middels ondersteuning van programma van YES!Delft (waar startende bedrijven worden begeleid), sinds 2021 met ondersteuning van City of the future en sinds 2022 met Region of the future. En met ondersteuning van gemeenten, door een leerprogramma/trainingen over innovatie aan te bieden en door in gesprekken met gemeenten uitdagingen te signaleren. • **Het realiseren van voldoende en aantrekkelijke (productie)locaties voor startende en groeiende bedrijven.** Hierop is door de MRDH ingezet door dit te betrekken bij de totstandkoming van de 'strategie werklocaties'.
Resultaten	• Mede-realisatie van diverse fieldlabs en projecten gericht op bedrijven/innovatie (doorlopend) • Een leerprogramma/training voor gemeenten gericht op innovatie (vanaf 2021) • Onderzoek naar startup- en scaleup-klimaat in de MRDH (2022) • Er zijn met gemeenten o.a. diverse trajecten gestart rondom Urban Data en AI, Robotica en Energietransitie (2023)

Onderdeel	Toelichting
Effecten	**Innovatie en economische groei** Er zijn geen directe effecten van de inzet van de MRDH bekend. Wel geven verschillende onderzoeken een beeld van de ontwikkeling van de innovatie en economische groei in de MRDH en in de provincie Zuid-Holland. • **MRDH**[72]: Tussen 2016-2022 zijn er 679 **startups**[73] in de regio, t.o.v. 472 in de periode 2015-2021; het aantal **scale ups**[74] bestaat in 2021 uit 355 bedrijven. Er is sprake van toename van het aandeel van scale ups in de totale werkgelegenheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Delft en Westland scoren qua ecosysteem voor startups en scaleups het beste van Nederland, de agglomeratie 's Gravenhage bovengemiddeld en Groot Rijnmond onder gemiddeld. • **MRDH + Drechtsteden**[75]: In deze regio is het **aantal banen en vestigingen** tussen 2012-2022 met 14,1% toegenomen. Er is ook jaren sprake van forse vestigingengroei, vooral onder zzp'ers/eenmanszaken[76] van circa 3% tot 9% per jaar tussen 2015 en 2023. Verder zijn de **topsectoren** in de regio Hightech, Mainports, Agrofood, en de Creatieve industrie. Voor de vier grootste topsectoren geldt dat het aantal banen voor alle vier stijgt, in de periode tussen 2013 en 2023. • **PZH**[77]: De **economie** in Zuid-Holland groeit minder hard dan het Nederlands gemiddelde (-0,5%), wel presteert de regio beter dan de Europese peers. Daarnaast blijkt dat in Zuid-Holland de R&D-intensiteit[78] tussen 2015-2020 van 2,1 tot 2,2% ontwikkelen, t.o.v. een Nederlands gemiddelde van 2,1% naar 2,3%. In paragraaf 4.2.4. gaan wij verdiepend in op de economische ontwikkeling in de MRDH-regio.
2	**Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt** **In de strategische agenda 2019 wordt hiervoor de volgende aanpak beschreven:** • Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan regionale mbo- en hbo-campussen. • Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio: vernieuwen economie, verbinden stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie..
Activiteiten	• **Het vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan regionale mbo- en hbo-campussen.** Hiertoe organiseert de MRDH jaarlijks campusnetwerkbijeenkomsten voor kennisuitwisseling tussen gemeenten en onderwijsinstellingen. Verder zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar handelingsperspectief voor campussen (ook maatwerksubsidiescan voor campussen in, o.a. m.b.t. het Groeifonds). Ook is een communicatie-werkgroep opgericht en een ambassadeur aangewezen voor de verbinding tussen het bedrijfsleven en campussen. • **Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan vernieuwen economie, verbinden stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie.** Hiertoe heeft de MRDH financieel bijgedragen aan de 12 campussen en diverse projecten. Onder andere op het gebied van Leven lang ontwikkelen, maar bijvoorbeeld ook met betrekking tot thema's als 'vers-logistieken' en 'voedselverspilling'. • **Inzet op Leven Lang Ontwikkelen (LLO).** Dit zorgt met om- en bijscholing van werkenden en werkzoekenden voor een kwalitatief goede beroepsbevolking, die op alle niveaus bijdraagt aan de regionale economie. Dit is onderdeel van de inzet op campussen.
Resultaten	• Mede-realisatie van diverse projecten (doorlopend) • Vaststelling kaders en criteria voor campusprojecten (2019) • Nulmeting onder negen mbo- en hbo-campussen die eerder financiering van de MRDH ontvingen (2020) • Plan van aanpak Regionale Campusondersteuning 2021-2022 (2020) • Drie onderzoeken, naar bereikbaarheid, kennisvalorisatie en inclusiviteit op diverse campussen (2021) • Evaluatie van de subsidiemaatwerkscan (2021) • Ontwikkeling campustoolkit (2022) • Toekenning van € 20,4 miljoen aan campussen in het MRDH-gebied via Groeifonds (2023) • Verkenning naar primair onderwijs en voortgezet onderwijs projecten die regionaal de instroom op mbo- en hbo campussen bevorderen (SEOR) (2023)

72 Birch & Universiteit Utrecht (2022). Startup en Scale-up monitor metropoolregio Rotterdam Den Haag.
73 Vooral in de IT, Health, Fintech, Energy en Mobility.
74 Vooral in de sectoren: handel, diensten, IT en gezondheidszorg.
75 Werkgelegenheids- en bedrijvenregister MRDH en Drechtsteden 2023 (2024).
76 Bv. in privaatonderwijs, public relations, energietransitie, distributiesector, facilitaire dienstverlening.
77 Economische monitor Zuid-Holland (2022).
78 R&D uitgaven als percentage van bruto regionaal product

Onderdeel	Toelichting
Effecten	**Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt** Er zijn geen directe effecten van de inzet van de MRDH bekend. Wel geven verschillende onderzoeken een beeld van hoe de MRDH heeft ingezet op de campusontwikkeling in de regio: • De **MBO en HBO innovatiecampussen** presteren in het algemeen goed, wel zijn er significante verschillen tussen de campussen.[79] Dit hangt samen met hoe lang campussen al in bedrijf zijn. Bij alle campussen zien de onderzoekers een hoge motivatie om hun kennisvalorisatieprocessen succesvol te maken, evenals vastbeslotenheid om studenten met nuttige kennis voor de toekomstige arbeidsmarkt te onderwijzen en het bedrijfsleven te helpen groeien en relevant te blijven in een veranderende markt. "Op deze manier dragen alle campussen bij aan de economische en maatschappelijke ontwikkelingen van MRDH, maar ook breder van Provincie Zuid-Holland en Nederland in het algemeen." • Uit een analyse uit 2020 bleken door de **campussen** in 2019-2020 2971 MBO studenten, 1322 HBO en 115 WO studenten (waarvan 60 WO Summerschool Int.) opgeleid te zijn.[80] • Onderzoek naar de **bereikbaarheid van de campussen** liet zien dat bereikbaarheid campussen met fiets en OV achterblijft[81], dat onderlinge bereikbaarheid campussen een aandachtspunt is[82] en dat de campus-bereikbaarheid verbeterd kan worden (zowel voor huidige bezoekers als om nieuw potentieel aan te boren)[83].
3	**Ruimte om te werken** **In de strategische agenda 2019 wordt hiervoor de volgende aanpak beschreven:** • Uitvoering van regionale strategie werklocaties: zorgen voor regionale afstemming • Gebiedsgericht werken aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.
Activiteiten	• **Uitvoering van regionale strategie werklocaties: zorgen voor regionale afstemming.** De MRDH zet hierop in met afstemming en advies (bv. over transformatie bedrijventerreinen; uitbreiding detailhandel). En door gezamenlijke strategieën en afspraken op te stellen (m.b.t. werklocaties, detailhandel, kantoren en bedrijventerreinen). Ook treedt de MRDH op als partner van de provincie voor regionale afstemming m.b.t. werklocaties en met inzet op kennisontwikkeling/-deling. • **Gebiedsgericht werken aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.** De MRDH heeft gemeenten financieel, inhoudelijk en procesmatig geadviseerd en ondersteund bij ontwikkeling van specifieke werklocaties (bv. bij het opstellen van economische visies en over (door)ontwikkeling van winkelgebieden). Er zijn verschillende projectbijdragen aan gemeenten verleend (bv. m.b.t. het benutten van bedrijventerreinen voor projecten gericht op energietransitie en circulaire economie, zoals Rivierzone, Dutch Freshport en grondstoffenstromen). Ook is bijgedragen aan onderzoeken (o.a. NWO-onderzoek naar werkgelegenheid op transformatielocaties en verkenning van kansen voor een circulaire bouwen en afvalstoffenhub in de regio).
Resultaten	• Strategie werklocaties MRDH 2019 – 2030 (2019) • TransformatieWijzer werklocaties (2019) • Onderzoeken naar transformatieopgaven bedrijventerreinen in Haagse en Rotterdamse regio (2019) • Actualisatie strategie werklocaties (2021) • Aanpak Next Economy bedrijventerreinen (2021) • Regionale strategie bedrijventerreinen (2022) • Regionale programmering kantoren (2022) • Vaststelling uitvoeringsprogramma EV 2024 (2023)
Effecten	**Ruimte om te werken** Aan 'Ruimte om te werken' zijn geen specifieke indicatoren gekoppeld. Wel geeft de *Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023-2030* inzicht in de hoe de afspraken uit de Strategie bedrijventerreinen 2019-2030 zijn nageleefd: • De MRDH rapporteert hierover: "In algemene zin kan daarover gesteld worden dat de intentie van de MRDH-gemeenten goed is en dat eerste stappen gezet zijn om aan de gemaakte afspraken te werken. Met name de kwalitatieve versterking, ruimte voor hmc- en watergebonden activiteiten en verduurzaming van bedrijventerreinen vragen nog meer aandacht. De uitgifte van bedrijventerreinen ligt in de periode 2019 t/m medio 2022 hoger dan volgens de prognose verwacht mocht worden. [...] onderstreept dit de noodzaak om gemaakte afspraken na te komen en nog sterker in te zetten op het versterken en beter benutten van bestaande bedrijventerreinen."[84]

79 De kennisvalorisatie op tien MBO en HBO innovatiecampussen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag (augustus 2021), door Erasmus Centre for Entrepreneurship.
80 https://mrdh.nl/file-download/download/public/1497
81 In de analyse van bereikbaarheid van campussen voor inwoners en jongeren zien we een groot verschil tussen de auto en lopen & openbaar vervoer (OV). Als we in een straal van 20 kilometer rondom de campussen kijken hoeveel inwoners je kunt bereiken in 45 minuten, scheelt dat een factor vijf in veel gevallen.
82 We zien dat de campussen onderling niet allemaal met het OV of de fiets bereikbaar zijn binnen 45 minuten.
83 Op basis van de reistijdanalyses doen we een suggestie voor verbeteringen van de campusbereikbaarheid. Bij de meeste campussen zien we kansen om het natransport te verbeteren, door het aanbieden van: deelmobiliteit, fietsenstallingen, en aantrekkelijke, directe fietsroutes. Voor de campussen met minder OV in de buurt zijn kansen voor e-bikes en/of (deel)scooters om de actieradius te verbeteren.
84 MRDH (2022). Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023-2030.

Onderdeel	Toelichting
4	**Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor** **In de strategische agenda 2019 wordt hiervoor de volgende aanpak beschreven:** • Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie • Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme
Activiteiten	• **Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.** De MRDH heeft hierop ingezet middels strategievorming met de aanpak vrijetijdseconomie, een traject met de provincie en het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC) waarmee kansen voor de vrijetijdseconomie van individuele in beeld zijn gebracht, de organisatie van regionale sessies (sfeergebiedensessies) en financiering van een onderzoek naar bezoekersstromen. Ook is richting de provincie het belang benadrukt van de inzet op 'groenblauwe leefomgeving'. • **Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme.** De MRDH heeft hierop ingezet door sessies voor kennisdeling te organiseren (conferentie over vrijetijdseconomie en toerisme in 2019, organisatie van kennisdelingsbijeenkomsten in 2020), met de oprichting van een ambtelijk netwerk VTE en bestuurlijk netwerk VTE en facilitering van bijeenkomsten hiervoor. En met ondersteuning voor subsidieaanvragen bij de provincie. Ook is project Wereldhaven financieel gesteund (gericht op samenwerking rond themajaar 150 jaar Nieuwe Waterweg.
Resultaten	• Aanpak vrijetijdseconomie (2019) • Advies voor individuele gemeenten over kansen vrijetijdseconomie, met NBTC (2020) • Onderzoek naar bezoekersstromen door Den Haag, Midden-Delfland en Rotterdam (2021)
Effecten	**Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor** • Er zijn geen onderzoeken of evaluaties die inzicht geven in effecten van de inzet van de MRDH op dit doel
5	**Goede digitale connectiviteit** **In de strategische agenda 2019 wordt hiervoor de volgende aanpak beschreven:** • Vormen van een kennisnetwerk van gemeenten die werken aan de digitale bereikbaarheid van de regio • Bijdragen aan het realiseren van praktijkproeven met 5G in de regio, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G Fieldlab Zuid-Holland op The Green Village bij de TU Delft
Activiteiten	• **Vormen van een kennisnetwerk van gemeenten die werken aan de digitale bereikbaarheid van de regio.** De MRDH heeft hierop ingezet met de oprichting van een kennisnetwerk, de organisatie van netwerk- en kennisbijeenkomsten (o.a. Connectiviteit Brigade en met bewustwordingssessies ambtenaren, raadsleden en wethouders), uitwerking van actielijnen (digitale strategie, kennisdeling, breedband, mobiel netwerk (5G), slimme lichtmasten en datacenters) met werkgroepen. Op deze thema's worden gemeenten voorzien van informatie en wordt samen gewerkt aan beleidsontwikkeling. • **Bijdragen aan het realiseren van praktijkproeven met 5G in de regio.** Specifiek voor projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals het Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland. Ook zijn financiële bijdragen verstrekt aan projecten (o.a. 5G-innovatieprogramma maar ook diverse bredere projecten zoals Digitalisring MobilityHUB Dutch Fresh Port en Quantum Ecosysteem Zuid-Holland).
Resultaten	• De realisatie van projectlocaties met een 5G-opstelling (2020) • Uitbreiding van een kleinschalig datacenter en het AMS-IX internetknooppunt naar twee datacenters (2021) • Evaluatie Connectiviteitsbrigade (besluit om niet voort te zetten vanwege onvoldoende vraag naar ondersteuning en goede digitale connectiviteit in Zuid-Holland) (2022) • Verkenning rol MRDH op het gebied van digitalisering en MKB (2022)
Effecten	**Goede digitale connectiviteit** Er zijn geen directe effecten van de inzet van de MRDH bekend. Wel geven verschillende onderzoeken een beeld van hoe de digitale connectiviteit in de regio ontwikkeld is tijdens de evaluatieperiode: • Onderzoek[85] naar 'snel internet in Zuid-Holland' uit 2021 liet zien dat zowel in kernen als buitengebieden in rap tempo nieuwe netwerken gerealiseerd zijn door marktpartijen en dat het de aansluiting op (snel) internet in Zuid-Holland beter is dan het Nederlands gemiddelde.[86] • Onderzoek[87] naar de stand van zaken voor zakelijk glasvezel op bedrijventerreinen (uit 2020) liet zien dat op bijna alle terreinen glasvezel aanwezig is (94%), op deze terreinen liggen 99,6% van de adressen. Slechts 4% van de bedrijventerreinen heeft geen glasvezel op het terrein, maar bij al deze terreinen is wel glasvezel binnen 500 meter aanwezig.

85 20210429 Notitie - Stand van zaken snel internet Zuid-Holland .
86 De stand van zaken in het derde kwartaal 2020 was dat 1,3% van de huishoudens tot 100 mbit/s (t.o.v. 1,3% gemiddeld in NL), 33,9% 100 tot 1.000 Mbit/s (t.o.v. 49,9% gemiddeld in NL) en 64,8% van de huishoudens 1.000 Mbit/s snelheid kende (t.o.v. 48,7% gemiddeld in Nederland).
87 Dialogic - MRDH - zakelijk glasvezel op bedrijventerreinen - notitie – final

Onderdeel	Toelichting
6	**Meer regionale samenwerking bij de energietransitie** **In de strategische agenda 2019 wordt hiervoor de volgende aanpak beschreven:** • Het ondersteunen van gemeentelijke warmteprojecten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren. • Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de energietransitie.
Activiteiten	• **Ondersteunen van gemeentelijke warmteprojecten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.** Hierop zet de MRDH in met (bijdrage aan) verschillende onderzoeken. • **Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de energietransitie.** Hierop zet de MRDH in met het ambtelijk en bestuurlijk netwerk Energie, dat periodiek bijeenkomt (t.b.v. kennisuitwisseling over gemeentelijke aanpakken en overheidsregelingen en uitwisseling best practices), evenals met afstemming over de regionale energiestrategie. In 2022 is besloten de rol van de MRDH op het gebied van de RES af te bouwen.
Resultaten	De resultaten die gerapporteerd worden zijn: • Onderzoek naar uitbreiding van geothermiegebruik in de gebouwde woonomgeving op Voorne (2020) • Studie voor de aanleg van een warmtenet in Brielle en Oostvoorne (2020) • Regionale energiestrategie (RES) (2021)
Effecten	**Meer regionale samenwerking bij de energietransitie** Er zijn geen directe effecten van de inzet van de MRDH bekend. Wel geven verschillende openbare statistieken van het CBS de volgende inzichten m.b.t. de ontwikkeling van energielabels van kantoren in de regio: • Het aantal kantoren met een groen energielabel (per 100.000 inwoners) stijgt in de MRDH tussen 2018 en 2023 van 57 naar 195,9 (+244%, t.o.v. landelijk +277%). De regio Rotterdam scoort daarbij structureel hoger dan de regio Haaglanden. In deze periode steeg dit aantal in Nederland gemiddeld van 52,9 naar 199,2 (+277%). • Het aantal kantoren met een rood energielabel (per 100.000 inwoners) schommelt in de MRDH tussen 2018, 2021 en 2023 van 33,3 naar 46,3 naar 37. De regio Rotterdam scoort daarbij structureel hoger dan de regio Haaglanden. In deze periode steeg dit aantal in Nederland van 26,5 naar 37. • Het aantal kantoren zonder energielabel (per 100.000 inwoners) daalde in de MRDH tussen 2018 en 2023 van 320,5 naar 128,3 (-60% t.o.v. landelijk -58%). De regio Rotterdam scoort daarbij structureel hoger dan Haaglanden. In Nederland daalde dit aantal in deze periode van 298,6 naar 125,4 (-58%) .

Figuur 24 **Realisatie van doelstellingen Economisch vestigingsklimaat 2020-2023**

Met elkaar, voor elkaar – Strategische agenda 2023-2026

In de nieuwste strategische agenda van de MRDH staan vier regionale opgaven die vertaald worden naar zes concrete opdrachten voor de samenwerking. Per opdracht beschrijft de MRDH de inzet, aanpak, rollen, verwachte resultaten, impact, middelen en samenhang. De voor EV geformuleerde opdrachten zijn: 1) Toekomstbestendige economie stimuleren, en 2) Vernieuwen van werklocaties. De nieuwe strategische agenda beschrijft bovenstaande onderdelen gestructureerd.

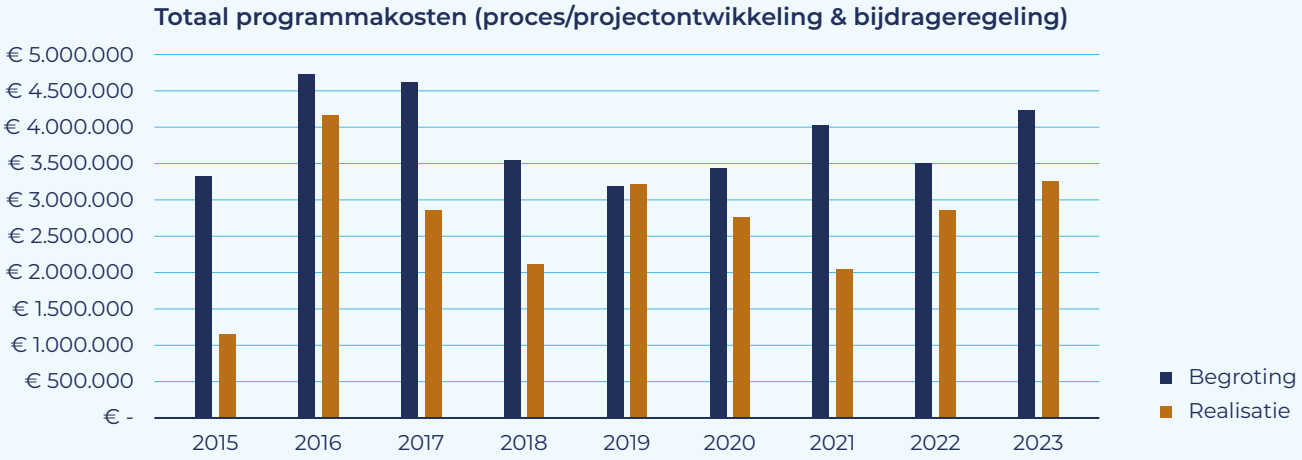
4.2.3 Inzet op projecten met de bijdrageregeling, tussen 2015-2023

De MRDH stelt financiën beschikbaar voor de uitvoering van projecten die bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat, met de **bijdrageregeling**. Dit is het belangrijkste middel voor de MRDH om het economisch vestigingsklimaat 'direct' te versterken, aanvullend op de activiteiten gericht op strategievorming en facilitering, zoals geschetst in paragraaf 4.2.1.

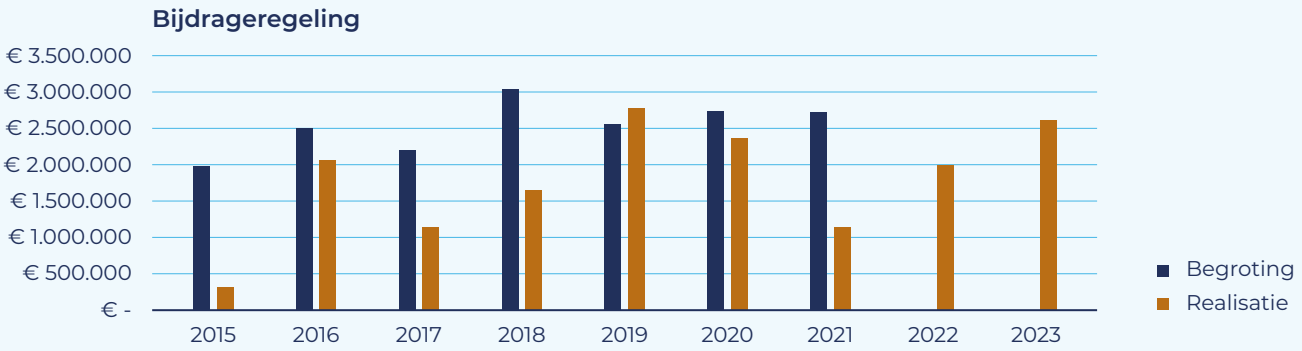
De Bijdrageregeling maakt het formeel mogelijk om een financiële bijdrage toe te kennen aan één van de gemeenten binnen de MRDH, die de bijdrage vervolgens in lijn met het eigen beleid uitzet richting de ontvangende partij die het project daadwerkelijk uitvoert. Om in aanmerking te komen voor een bijdrage moeten projecten helpen bij de versterking van één of meer van de doelen uit de strategische agenda van de MRDH

Financiën Bijdrageregeling

In de begroting en jaarrekening rapporteert de MRDH jaarlijks over de programmakosten economisch vestigingsklimaat. Hieronder vallen zowel de middelen voor 1) proces/project-ontwikkeling als voor 2) de Bijdrageregeling. In figuur 25 en 26 geven we de jaarlijkse begroting en realisatie van deze middelen weer, in de periode 2015-2023.



Figuur 25 **Ontwikkeling totaal middelen voor proces/projectontwikkeling en Bijdrageregeling 2015-2023**



Figuur 26 **Ontwikkeling middelen Bijdrageregeling 2015-2023**

Toelichting ontwikkeling Bijdrageregeling

Na het opstartjaar in 2015[88] wordt gemiddeld ongeveer 2 miljoen euro per jaar aan projecten gefinancierd met de Bijdrageregeling. Er is vaak sprake van 'onderbesteding' vanuit de Bijdrageregeling: 2015 (1,7 miljoen), 2017 (1,1 miljoen), 2018 (1,4 miljoen) en 2021 (1,6 miljoen). Dit komt doordat er minder aanvragen van gemeenten komen dan verwacht. In 2022 en 2023 gaat de MRDH in de begroting wel in op de totale programmakosten voor EV, maar niet op de specifieke begroting voor de Bijdrageregeling. In deze jaren was sprake van een onderbesteding voor de totale programmakosten EV van 654 duizend euro (2022) en 984 duizend euro (2023).

Deze analyse sluit aan bij het beeld uit de evaluatie van de inzet op economisch vestigingsklimaat door de MRDH, door de Rekenkamer Rotterdam in 2022. Daaruit kwam naar voren dat in 2020 en 2021 sprake was van onderbesteding. Om deze reden zet de MRDH nu in op vernieuwing van de bijdrageregeling, is MRDH support ingericht en zijn aanscherpingen doorgevoerd in de strategische agenda 2023.

Inzet op projecten met de Bijdrageregeling

Met de Bijdrageregeling wordt gemiddeld bijgedragen aan 12 projecten per jaar, met een gemiddelde bijdrage van circa 210 duizend euro per project.[89] Onderstaande tabel laat zien aan welke drie projecten per jaar tijdens de evaluatieperiode de grootste bijdrage is verleend.[90]

Jaar	Projectnaam	Bedrag
2015	**Greenport food**	€ 1.250.000
	Warmte-Koude kaarten	€ 300.800
	Regionale inzet YES!Delft	€ 210.000
	Totaal alle projecten	€ 1.892.300
2016	**Fieldlab additive manufacturing**	€ 400.000
	Big Data Innovatie Hub	€ 295.000
	Automatisch Vervoer Last Mile	€ 250.000
	Totaal alle projecten	€ 2.394.654
2017	**SMITZH**	€ 750.000
	Roadmap Next Economy	€ 700.000
	Projecten energie transitie	€ 400.000
	Totaal alle projecten	€ 2.200.000
2018[91]	**Thema: Projecten regionale campus-ontwikkeling**	€ 1.410.000
	Thema: Innovatieprogramma Energie en Klimaat	€ 850.000
	Thema: Projecten Werklocaties	€ 360.850
	Totaal alle projecten	€ 3.044.850
2019	**Innovatieprogramma Zorgtechnologie**	€ 900.000
	YES!Delft programma 2019	€ 250.000
	Living Lab Scheveningen[92]	€ 200.000
	Totaal alle projecten	€ 2.143.219
2020	**Campus Groene Chemie**	€ 275.000
	Lascobot voor 3D-printen en reparatie van metalen onderdelen	€ 250.000
	Ophoging bijdrage Innovatieprogramma Zorgtechnologie fase 2	€ 250.000
	Totaal alle projecten	€ 2.549.000
2021	**Energietransitielab**	€ 300.346
	Sectoraal Digitaal Veilig	€ 300.000
	Innovatiecentrum Energie & Mobliteit Delft	€ 250.000
	Totaal alle projecten	€ 2.388.064
2022	**Biotech Campus Delft, Opweg naar een brede onderwijscampus**	€ 425.000
	RoboCrops Vliegende Start	€ 375.000
	Dutch Fresh Port Campus, thema verslogistiek	€ 320.000
	Totaal alle projecten	€ 2.569.394
2023	**Revitaliseren Middengebied Plaspoelpolder en Westvlietweg met IPP Haaglanden**	€ 560.000
	Versterking campus Energy Cave	€ 558.000
	Do IoT voor de glastuinbouw	€ 450.000
	Totaal alle projecten	€ 3.089.930

Figuur 27 **Drie projecten waaraan de hoogste bijdrage is verleend per jaar**

88 Dit jaar gold een besteding van €322.752,00 met de bijdrageregeling.
89 Hierbij hebben wij ons gebaseerd op de jaren 2016, 2019, 2020, 2021, 2022 en 2023. Voor de jaren 2015, 2017 en 2018 is in de jaarrekeningen niet gerapporteerd aan hoeveel projecten is bijgedragen met de bijdrageregeling.
90 In 2022 bleek uit de evaluatie van de Rekenkamer Rotterdam dat de projecten uit de bijdrageregeling (in de periode 2019-2021) met name bijdroegen aan de doelen: 1) stimuleren van innovatie en economische groei, 2) verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt, 3) goede digitale connectiviteit en 4) ruimte om te werken
91 In 2018 zijn de thema's niet uitgesplitst in specifieke projecten en rapporteren we op het niveau van de thema's.
92 In 2019 waren er 3 projecten die allen 200.000 bedroegen; Living Lab Scheveningen, Do IoT Fieldlab & Digital Competence & Education Center.

De resultaten en effecten van individuele projecten (uitverantwoordingsrapportages van projecten) zijn door de MRDH niet opgenomen in de eigen verantwoordingsstukken (zoals jaarrekeningen). Het onderzoeken van de resultaten of effecten per project betreft daarmee een evaluatie an sich en daarom niet meegenomen in deze evaluatie.

Wel is hierbij relevant dat de MRDH, naar aanleiding van de evaluatie van de inzet op EV door de Rekenkamer Rotterdam uit 2022, aanpassingen heeft doorgevoerd om de bijdrageregeling te verbeteren. Hiertoe zijn ook aanpassingen doorgevoerd in de nieuwste strategisch agenda.

4.2.4 De feitelijke ontwikkeling van het economisch vestigingsklimaat tussen 2015 en 2023

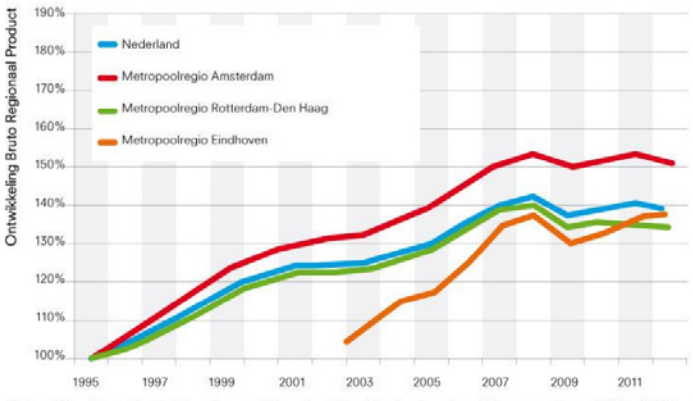
De MRDH zet in op de verbetering van het economisch vestigingsklimaat; middels het verbeteren van welzijn, welvaart, woon- en werkklimaat van bewoners in de Metropoolregio, en het verbeteren van het economisch potentieel en de aantrekkelijkheid voor bedrijven in de Metropoolregio. Drijver achter deze samenwerking is de wens om *op duurzame wijze mee te doen in de Europese en wereldwijde competitie om bewoners, talenten en (internationale) bedrijven en bredere mondiale ontwikkelingen waarbij Metropoolregio's in toenemende mate bepalend zullen zijn.*

Om de feitelijke ontwikkeling te schetsen van het economisch vestigingsklimaat gaan we in op de ontwikkeling van het bruto binnenlands product in de regio (maatstaf voor economische ontwikkeling). Daarnaast gaan we in op de ontwikkeling van enkele andere relevante indicatoren.

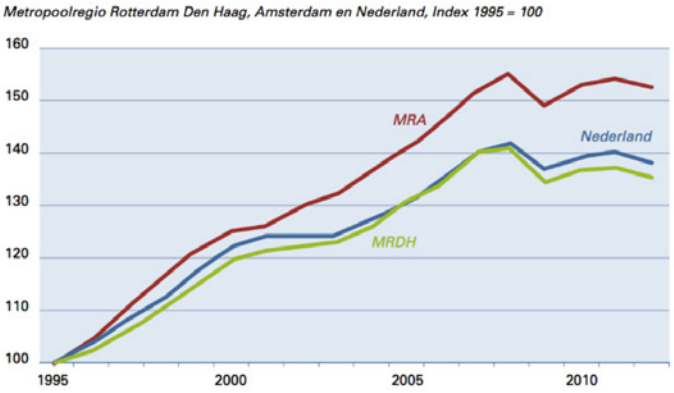
De ontwikkeling van het bruto binnenlands product

De economische groei van een regio wordt afgemeten aan het binnenlands bruto product (bbp). Het bbp is een maat voor de omvang van de economie en gelijk aan de totale toegevoegde waarde van alle in een land geproduceerde finale goederen en diensten.

De (achterblijvende) ontwikkeling van het BBP in de MRDH was een van de centrale drijvers achter de start van de samenwerking in 2015. Een belangrijke overweging voor de oprichting van de MRDH, die ten tijden van de oprichting is benoemd in strategische agenda's, was het zogenaamd 'onbenut potentieel' van de MRDH. Uit analyses van de ontwikkeling van het bruto nationaal product van de metropoolregio, afgezet tegen het landelijk gemiddelde en dat van andere metropoolregio's in het land, bleek dat de MRDH achterbleef in economische ontwikkeling wanneer gekeken werd naar procentuele groei (per inwoner).



Ontwikkeling Bruto Regionaal Product in Nederlandse Metropolen, 1995-2012

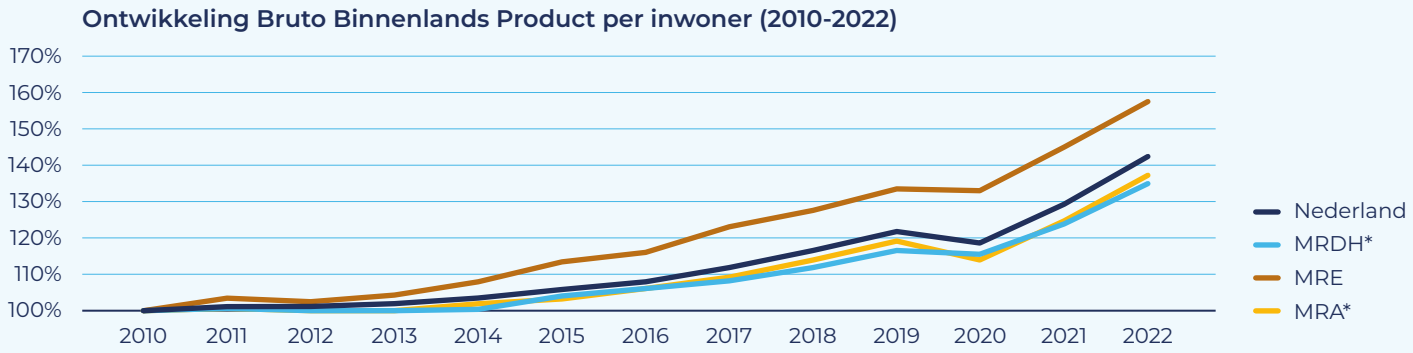


Figuur 3.1: Ontwikkeling BNP van twee Randstedelijke regio's t.o.v. landelijke ontwikkeling.[2]

Figuur 28 **Grafieken uit strategische onderzoeken ten tijde van oprichting MRDH[93]**

Wanneer we kijken naar de ontwikkeling van het BBP per inwoner, zien we ook na 2012 (tot wanneer bovenstaande analyses liepen) dat de economische groei van de MRDH-regio achterblijft bij de gemiddelde economische groei in Nederland. Tussen 2010 en 2022 is het BBP in Nederland gemiddeld met 42% gegroeid, ten opzichte van een groei in de MRDH van 35% (en 37% in de Metropoolregio Amsterdam en 58% in de metropoolregio Eindhoven).

93 Uit: MRDH, 2014, Agenda Economisch Vestigingsklimaat & MRDH, 2016, Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025, bron: CBS/TNO, Randstadmonitor, Bewerking W.J.J. Manshanden (2004) uit het rapport 'Prioriteiten voor een investeringsstrategie' van prof. dr. P.P. Tordoir d.d. november 2015.

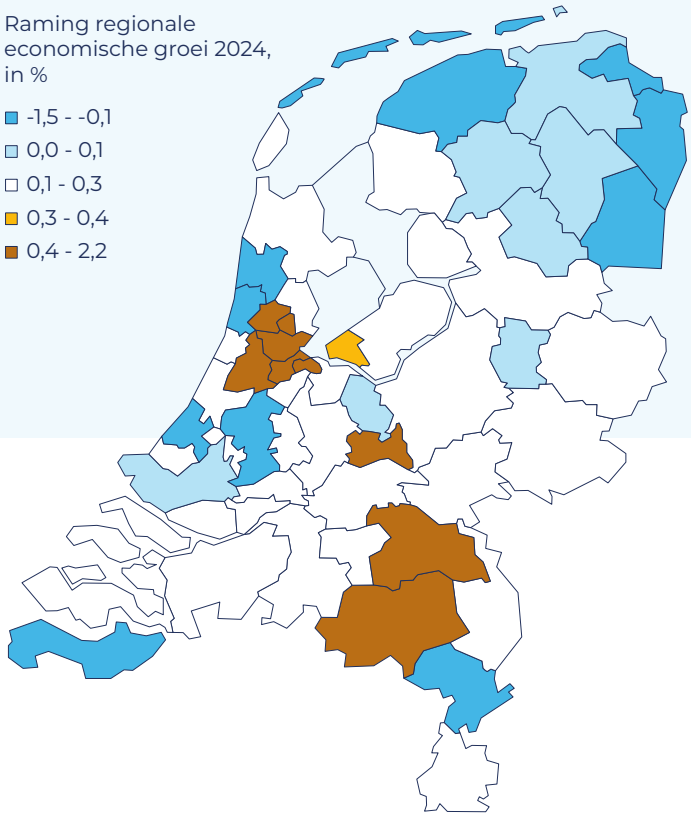


Figuur 29 **Ontwikkeling BBP per inwoner tussen 2010-2022, Bron: CBS Statline***

*** Analyse op basis van COROP-niveau**. BBP-cijfers zijn beschikbaar op het niveau van COROP-regio's, die grotendeels overeenkomen met de metropoolregio's.

- De MRDH omvat de COROP-regio's Groot Rijnmond, Agglomeratie 's-Gravenhage, en Delft en Westland. Bijna alle gemeenten in deze COROP-regio's maken deel uit van de MRDH, behalve Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard en Zuidplas.
- De Metropoolregio Amsterdam (MRA) omvat de COROP-regio's Haarlem, Zaanstreek, IJmond, Het Gooi en Vechtstreek, Flevoland, en Groot-Amsterdam. Bijna alle gemeenten in deze COROP-regio's behoren tot de MRA, behalve Dronten, Noordoostpolder, Urk en Zeewolde (allemaal Flevoland).[94]
- De Metropoolregio Eindhoven (MRE) valt binnen de COROP-regio Zuidoost-Noord-Brabant en omvat alle gemeenten in deze COROP-regio.

Dit beeld sluit aan bij de bevindingen uit de Economische monitor Zuid-Holland (2022). Hieruit bleek dat de economische groei tussen 2015 en 2021 in de provincie achterbleef op het Nederlands gemiddelde, maar dat de groei wel hoger was dan het gemiddelde van EU stedelijke regio's (+0,3%).[95] *"Dat laatste is opzienbarend, omdat de conclusie in eerdere edities van deze monitor was dat Zuid- Holland achterbleef bij andere grootstedelijke regio's. Dat Zuid-Holland nu het been bijtrekt is met name een gevolg van de relatieve weerbaarheid van de Zuid-Hollandse economie in 2020 en 2021. Maar de 1% extra groei die volgens de OECD mogelijk zou moeten zijn, is nog niet in zicht."*

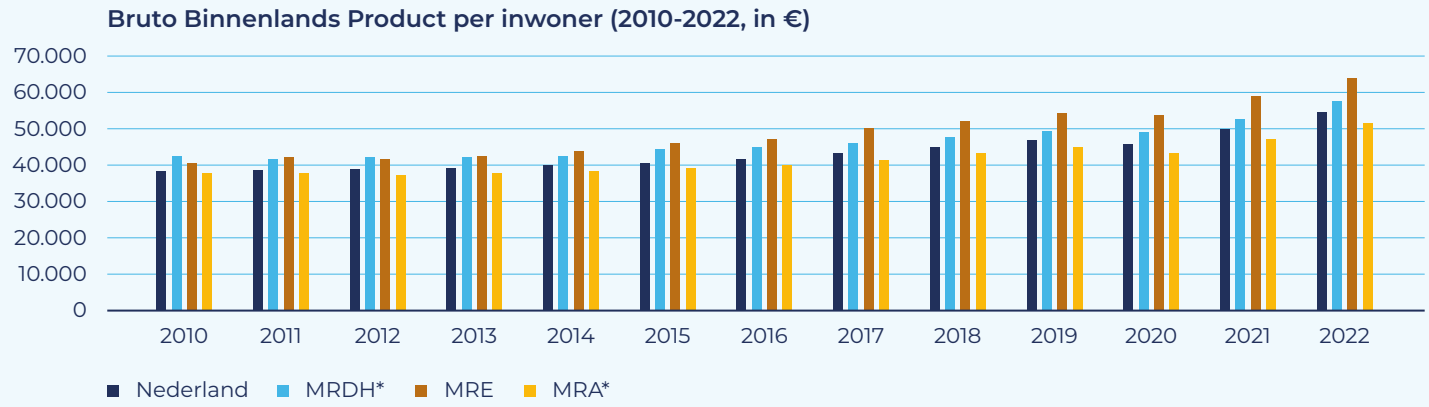


Figuur 30 **Raming regionale economische groei 2024 in percentage (bron: artikel-regionale-prognoses-2024-weblog-5-januari-2024.pdf (link))**

Ramingen voor 2024 laten opnieuw zien dat de MRDH-regio wat betreft economische groei achterblijft bij de andere metropoolregio'sin het land.

94 Flevoland wel of niet meetellen heeft vanwege het relatief kleine aantal inwoners weinig invloed op het gemiddelde BBP per inwoner van de MRA.
95 Economische monitor Zuid-Holland (2022).

Verder blijkt uit analyse van het BBP per inwoner komt naar voren dat de MRDH hoger scoort dan het Nederlands gemiddelde en het gemiddelde van de MRA.



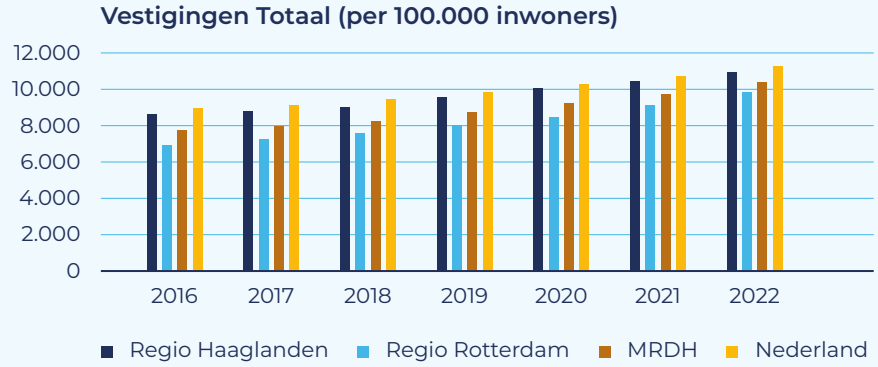
Figuur 31 **BBP per inwoner tussen 2010 en 2022, bron: CBS Statline*[96]**

Bredere ontwikkeling economisch vestigingsklimaat

Andere voor het economisch vestigingsklimaat relevante indicatoren laten in de MRDH de volgende ontwikkeling zien.

Het totaal aantal vestigingen in de regio

Het totaal aantal vestigingen per 100.000 inwoners stijgt in de MRDH tussen 2007, 2015 en 2022 van 5.408 naar 7.419 (+37% t.o.v. 2015, t.o.v. landelijk +71%) naar 10.374 (+92% t.o.v. 2015). Dit aantal is over de gehele periode hoger in Haaglanden dan in de Rotterdamse regio. In deze periode steeg het aantal vestigingen in Nederland van 6.557, naar 8.617 (+31% t.o.v. 2015), naar 11.233 (+71% t.o.v. 2015).

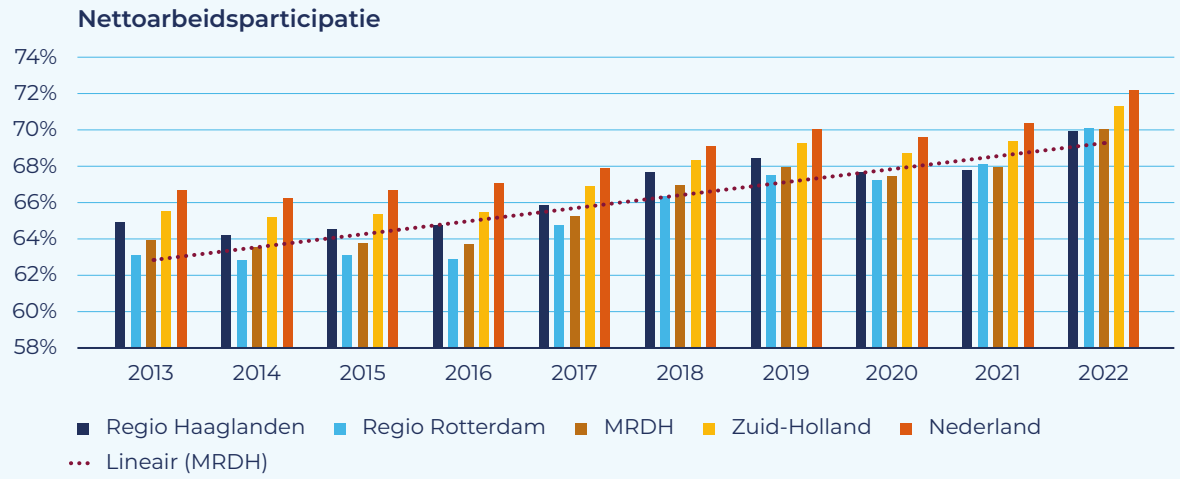


Figuur 32 **Vestigingen totaal (per 100.000 inwoners)**

96 Cijfers over de economie zijn alleen beschikbaar op het niveau van COROP-regio's..

Netto arbeidsparticipatie

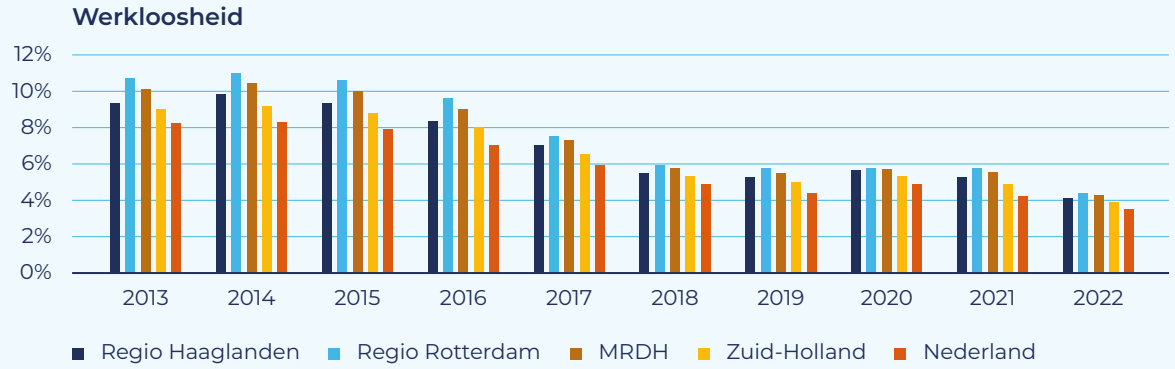
De netto arbeidsparticipatie stijgt tussen 2013 en 2022 in de MRDH-regio, van 63,9% naar 70,0% (+6,1%, t.o.v. +5,5% landelijk). Hier geldt eveneens dat Haaglanden eerder hoger scoorde dan de regio Rotterdam maar dat de regio's beide nu gelijk scoren. In deze periode steeg de netto arbeidsparticipatie in Nederland van 66,7% naar 72,2% (+5,5%).



Figuur 33 **Netto arbeidsparticipatie, bron: Regionale Monitor Brede Welvaart 2023**

Werkloosheid

De werkloosheid daalt tussen 2013 en 2022 in de MRDH-regio, van 10,1% naar 4,3% (-5,8%, t.o.v. landelijk -4,7%). De ontwikkeling van Haaglanden n Rotterdam gaat hierbij gelijk op aan bovenstaande beschrijving. In deze periode daalde de werkloosheid in Nederland van 8,2% naar 3,5% (-4,7%).



Figuur 34 **Werkloosheid, bron: Regionale Monitor Brede Welvaart 2023**

4.3 Beelden bij versterking economisch vestigingsklimaat

Voor deze evaluatie zijn gesprekken gevoerd met deelnemers aan de samenwerking en externe organisaties. Een volledige lijst van gesprekspartners is te vinden in Bijlage 2. Onderstaand lichten wij de beelden uit deze gesprekken toe.

Rol en taken van de MRDH ter versterking van het economisch vestigingsklimaat

Deelnemers en externe organisaties zijn in het algemeen voorstander van de MRDH-samenwerking op het thema economisch vestigingsklimaat. Een meerderheid van de gesprekspartners vindt de MRDH een logische schaal om (op enige wijze) op samen te werken aan economische ontwikkeling. Daarover wordt meermaals opgemerkt dat economische ontwikkeling gemeentegrens-overstijgend is. Het merendeel van de gesprekspartners vindt dat tijdens de evaluatieperiode lange tijd te breed ingezet is op allerlei thema's met betrekking tot 'economisch vestigingsklimaat'. Zij zien de prioritering in de nieuwe strategische agenda van 'toekomstbestendige economie stimuleren' & 'vernieuwen van werklocaties' als een wenselijke ontwikkeling.

Over deze nieuwe strategische agenda is opgemerkt dat de MRDH zo meer inzet op focus, prioritering en transparantie. Onder andere met een heldere beschrijving van rollen en zaken als (verwachte) resultaten en impact van activiteiten. Dit is volgens betrokkenen een stap in de goede richting. Daarbij wordt meer geprioriteerd, op verzoek van de deelnemende gemeenten.

Maar ook nu gelden er nog verschillende beelden over de inhoudelijke breedte van de samenwerking; met name over of samenwerking op andere domeinen (dan VenV en EV) een wenselijke aanvulling is. Daarover geeft de MRDH aan dat regelmatig gevraagd wordt om een rol te spelen bij ook ruimtelijk(-economische) vraagstukken en bij het thema 'wonen'. Omdat dit raakt aan (andere) verantwoordelijkheden van de MRDH en de organisatie een verbindende rol kan spelen. Voorstanders geven aan dit wenselijk te vinden vanwege samenhang en integraliteit van opgaven; tegenstanders stellen dat de MRDH moet richten op de huidige kerntaken, dat deze taken bij andere partijen liggen (zoals bij de provincie) en dat de MRDH hier beperkte expertise/capaciteit voor heeft.

Het economische ecosysteem

Aansluiting vinden bij het economische ecosysteem in de regio is volgens veel gesprekspartners een complexe opgave voor de MRDH. Zij geven aan dat het gegeven is dat er veel en verschillende economische clusters zijn binnen de regio.

Volgens verschillende gesprekspartners vraagt dit van de MRDH een verbindende rol, waar je tegelijkertijd wel 'alle bloemen moet laten bloeien'. Economische ontwikkeling vindt daarbij lokaal (binnen en tussen gemeenten) plaats, evenals op regionale en bovenregionale schaal. De inzet op deze economische ontwikkeling raakt ook aan het werk dat (vooral de grote) gemeenten op dit thema doen, evenals bredere inzet op provinciaal niveau (bijvoorbeeld door de provincie, de Economic Board Zuid-Holland en ontwikkelmaatschappij Innovation Quarter Zuid-Holland).

De MRDH verhoudt zich direct tot het economisch ecosysteem met de inzet op innovatie en vernieuwende economie, met bijdragen aan start- en scale ups. Op deze wijze wordt getracht om de economie, vanuit regionaal perspectief, te versterken. Wij horen daarnaast positieve geluiden over de bijdrage aan Innovation Quarter en YES!Delft.

Activiteiten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat

Deelnemers en externe organisaties zijn overwegend positief over de activiteiten die de MRDH in de evaluatieperiode heeft uitgevoerd. Bij de beschrijving van deze beelden houden wij voor de activiteiten de driedeling van soort activiteiten van de MRDH aan.

Strategische activiteiten

- Uitwerking van visies en programma's op onderdelen van de Strategische Agenda

De strategische activiteiten, zoals gezamenlijke beleidsontwikkeling en strategievorming, zijn volgens deelnemers en externe betrokkenen een essentiële activiteit van de MRDH. Deze inzet is volgens betrokkenen het meest van toegevoegde waarde, bijvoorbeeld op het thema werklocaties.

Deelnemers geven aan dat deze inzet helpt bij de verdeling van de lusten en de lasten van economische ontwikkeling in de regio. Daarbij is bevorderend dat de MRDH als neutrale partij de deelnemende gemeenten samenbrengt. Ook de afstemming hierover in bestuurlijke en ambtelijk overleggen op het vlak van 'economisch vestigingsklimaat' wordt door

deelnemers gewaardeerd. Wel kan de MRDH volgens sommige gesprekspartners in deze overleggen meer ruimte creëren voor inhoudelijke en strategische gesprekken over de lange(re) termijn. De MRDH probeert dit volgens betrokkenen wel actief te verbeteren, bijvoorbeeld met de organisatie van ambtelijke themasessies.

Onderdeel van de strategische activiteiten van de MRDH zijn ook de samenwerking met en lobby richting de provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid. Zowel de gemeenten als het Rijk en de provincie zijn positief over de rol die de MRDH hierbij vervult. In de beginperiode van de samenwerking waren de gemeenten meer verdeeld en was ook de samenwerking met de provincie volgens verschillende gesprekspartners (zeer) voor verbetering vatbaar. Het gedeelde beeld bestaat dat beide onderdelen een positieve ontwikkeling hebben doorgemaakt; en inmiddels wordt de samenwerking door alle gesprekspartners als 'goed' omschreven. Ditzelfde geldt voor de samenwerking met de Rijksoverheid (bijvoorbeeld met het ministerie van EZK op de thema's 'werklocaties' en 'start-ups en scale ups').

Externe partijen uit de regio zien dat de MRDH actief inzet op strategievorming. Volgens de externe gesprekspartners treden de gemeenten meer samen op, maar stellen zij ook nog vaak het lokale boven het regionale belang. De samenwerking met andere belangrijke partijen op het gebied van economie, zoals de Economic Board Zuid-Holland, Innovation Quarter en het Havenbedrijf Rotterdam wordt in het algemeen positief beoordeeld. Onderlinge contacten zijn goed, maar verschillende gesprekspartners hebben behoefte aan vaker en structureler strategische afstemming. Daartoe heeft de MRDH de afgelopen jaren ook verschillende samenwerkingsafspraken uitgewerkt en soms vastgelegd (bv. met het Havenbedrijf Rotterdam, maar ook door het hernieuwd instellen van structureel overleg met VNO-NCW). Tot slot geven verschillende gesprekspartners aan dat zij vinden dat bedrijven nog (te) weinig door de MRDH betrokken worden bij strategievorming.

Faciliterende activiteiten

- Ondersteuning van netwerkvorming, agendering van thema's en kennisoverdracht tussen gemeenten

De faciliterende activiteiten van de MRDH worden door de deelnemende gemeenten ook positief beoordeeld. Door in te zetten op netwerkvorming, agendering en kennisoverdracht hoeven gemeenten op specifieke thema's niet altijd zelf het wiel uit te vinden. Deze activiteiten worden vooral door kleinere en middelgrote gemeente gewaardeerd. Met de verschillende werkgroepen zet de MRDH hierop in. De werkgroepen sluiten aan bij de behoeften van gemeenten en worden vaak met een *coalition of the willing* georganiseerd. Op deelonderwerpen bewijst dit vaker (tijdelijk) z'n waarde. Deze inzet leidt er volgens sommige gemeenten toe dat het niet altijd voor alle deelnemende gemeenten duidelijk is dat (en hoe) de MRDH aan thema's werkt, hier wordt meer transparantie voor gevraagd.

Uitvoerende activiteiten

- Financiering van activiteiten ten behoeve van de strategische en netwerkfunctie ('projectontwikkeling'), het financieren van projecten ('bijdrageregeling') en het geven van subsidies aan twee organisaties.

Over de meerwaarde van de uitvoerende activiteiten van de MRDH verschillen gesprekspartners van mening. Met name gemeenten zijn verdeeld over de meerwaarde van de inzet op projecten met de bijdrageregeling. Zij zijn meermaals kritisch over de slagkracht van dit instrument, met een relatief kleine financiële omvang en tegelijkertijd een groot aantal projecten waar op ingezet wordt. Ook geldt volgens veel gesprekspartners bij besteding van deze middelen regelmatig meer 'verdelende rechtvaardigheid' dan 'regionaal belang' als doorslaggevend voor de keuze aan welk project middelen besteed worden.

Maar we horen ook veel positieve geluiden over de concrete inzet op uitvoering. Daarbij geven gesprekspartners aan dat de impact op het economisch vestigingsklimaat weliswaar klein is, maar dat deze inzet wel zorgt voor concrete resultaten van de samenwerking voor inwoners van de regio (bijvoorbeeld met de bijdrage aan de verschillende campussen). Volgens sommigen leidt de gezamenlijke investering juist tot de benodigde verbinding tussen de deelnemende gemeenten en versterkt dit het netwerk.

Resultaten en effecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat

Deelnemers en externe organisaties geven aan weinig zicht te hebben bij het doelbereik en effecten van de MRDH op het gebied van Economisch vestigingsklimaat (en benieuwd te zijn naar voorliggend rapport).

Waar het gaat om 'de ommekeer in economische ontwikkeling in de regio' en 'de versterking van de Europese concurrentiepositie' geven gesprekspartners in meerderheid aan dat zij wel kunnen stellen dat de MRDH op dit vlak geen grote ommekeer heeft bewerkstelligd. Ook valt op dat veel deelnemers

dit ook niet zien als het doel van de samenwerking, dit is geen doorleefde doelstelling. Daarbij geven betrokkenen meestal in dezelfde zin aan dat de organisatie hier ook niet toe in staat gesteld is, met circa tien medewerkers die werken aan EV en een begroting van circa zes tot zeven miljoen euro per jaar.

Desondanks zijn deelnemers en externe organisaties in meerderheid tevreden over de resultaten en effecten die de MRDH wel heeft behaald (binnen de gestelde context). Veel gesprekspartners benoemen bovenal de verbeterde samenwerking tussen gemeenten in de regio als het positieve effect van de samenwerking, hetgeen ook een aandachtspunt was uit het OESO-onderzoek uit 2016. Daarbij is meermaals benoemd dat ook de gemeente Rotterdam en Den Haag, als trekkers binnen de regio, meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Binnen de regio is er meer samenwerking, minder onderlinge concurrentie en meer onderlinge contacten.

Daarnaast worden als concrete positieve resultaten van de samenwerking de meer gedeelde visie op werklocaties, de campusontwikkeling in de regio en de concrete stimulatie van startups en scale-ups genoemd. Externe organisaties geven ook als goede voorbeelden van resultaten van de samenwerking de campusontwikkeling (bv. Dutch Innovation Factory Zoetermeer, IT Campus Rotterdam, World Horticentre Naaldwijk), fieldlabs en de ondersteuning van YES!Delft/ Regions of the future.

4.4 Reflectie op realisatie versterking economisch vestigingsklimaat

Net als de Rekenkamer Rotterdam komen ook wij tot de constatering dat het aan de hand van de beschikbare informatie niet goed mogelijk is iets te zeggen over het effect van de output van de MRDH op realisatie van de doelstellingen. De redenen (die de Rekenkamer ook noemt) zijn:

- Moeilijk meetbare impact van activiteiten: De activiteiten van de MRDH, zoals strategievorming en netwerkvorming, zijn moeilijk te vertalen naar meetbare effecten op de regionale economie.

- Netwerkcomplexiteit: De MRDH opereert binnen een netwerk van betrokken partijen, waardoor de opbrengsten niet exclusief aan MRDH zijn toe te schrijven. De bijdrage van de MRDH kan variëren van groot tot klein, wat het moeilijk maakt om het precieze effect te bepalen.

- Ontwikkelingsfase monitoring- en evaluatiefunctie: De focus ligt nog steeds vooral op het opstarten van initiatieven en structureren van samenwerking, waardoor monitoring en effectmeting nog niet volledig zijn ontwikkeld (dit heeft wel een plek gekregen in de nieuwste strategische agenda). Er is slechts een algemeen beeld van bestedingen, maar niet van de bijdrage aan de doelstellingen.

- Diversiteit van projecten: De verscheidenheid aan grote en kleine projecten maakt het moeilijk om een algemene uitspraak te doen over de opbrengsten.

Grote ambities, veel stappen gezet maar de impact is beperkt

Bij oprichting waren de ambities voor versterking van het Economisch Vestigingsklimaat groot. Onbenut economisch potentieel vroeg om verbetering van het economisch vestigingsklimaat en daarvoor een samenwerkende regio. De MRDH moest zorgdragen voor realisatie van (flinke) ambities en doelstellingen, voorbereiding en ontwikkeling van gezamenlijk regionaal beleid en de uitvoering van bijbehorende taken.

In de afgelopen jaren heeft de MRDH grote stappen gezet op het gebied van economische samenwerking. Het bestuurlijke netwerk is versterkt, concrete resultaten zijn geboekt en er is geïnvesteerd in contacten met stakeholders. Tegelijkertijd constateren wij dat de gezamenlijke inzet van de 21 gemeenten in de afgelopen 10 jaar nog niet voldoende is geweest om de grote ambities waar te maken. Daar zijn uiteenlopende verklaringen voor te geven. Onderstaand staan we daar meer uitgebreid bij stil.

Er zijn de nodige resultaten geboekt

Door de jaren heen is gewerkt aan veel en diverse thema's[97] en zijn er tal van resultaten bereikt. Er zijn gemeenschappelijke strategieën tot stand gekomen (bv. *Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023-2030*), waarbij meer gezamenlijke gerichtheid is ontstaan op de economische ontwikkeling van de regio[98]. Zo ook met netwerkvorming, bijvoorbeeld bij de campusnetwerkbijeenkomsten. Daarnaast zijn gemeenten gefaciliteerd bij allerhande opgaven, bijvoorbeeld via de werkgroepen waar gemeentelijke beleidsvorming wordt verbeterd met onderlinge kennisuitwisseling.

97 Bijvoorbeeld: metropoolvorming, stimulering van innovatie en economische groei, kenniseconomie, aantrekkelijkheid van het (landelijk) gebied, goede digitale connectiviteit, en meer.
98 Onder andere met verbinding op de schaal van Zuid-Holland (IQ/EBZH).

Ook zijn diverse directe en concrete resultaten behaald. Bijvoorbeeld met de innovatieprogramma's (Energie en klimaat, Agritech, Zorgtech, Smart Industry Fit for the Future) waarmee is bijgedragen aan concrete projecten en Fieldlabs in de regio. Net als met directe stimulering van groeiende ondernemingen via Innovation Quarter en YES!Delft (o.a. Region of the future). Dit geldt ook voor de gemiddeld 12 projecten per jaar waar met de bijdrageregeling aan wordt bijgedragen. Onder andere aan de diverse campussen in de regio, waar veel betrokkenen positief over zijn. De samenwerking heeft hiermee bijgedragen aan tastbare en betekenisvolle resultaten voor inwoners.

Verder zijn veel van de deelnemers tevreden over de activiteiten die de MRDH uitvoert op het gebied van economisch vestigingsklimaat. Ook vanuit externe partners klinkt waardering voor de manier waarop de MRDH-organisatie zich inzet. Het punt dat zij en wij echter ook maken is dat de inzet niet leidt tot daadwerkelijke substantiële verbetering van het vestigingsklimaat. Dit heeft in onze ogen een aantal oorzaken:

Samenstelling en opbouw van het gebied

Binnen de MRDH is sprake van diverse economische ecosystemen of clusters en niet van een samenhangend economisch ecosysteem. Daarnaast bevindt het bestuurlijk ecosysteem (voor zover het aankomt op economie) zich ook op het niveau van de provincie en dat van de (grote) gemeenten die zelf de contacten onderhouden met de grote economische spelers binnen het gebied. Ook het Innovation Quarter en de Economic Board Zuid-Holland bevinden zich op het niveau van Zuid-Holland. Dat geen sprake is van een samenhangend economisch ecosysteem hoeft niet per definitie een belemmering te zijn. Veel meer is de vraag hoe je dat als regio productief maakt.

Geen gedeelde visie, geen profiel

We constateren dat het gesprek over economie door de jaren heen opportunistisch van karakter is. Het ontbreekt aan een eenduidig verhaal, dat zich makkelijk laat vertellen. Het is onvoldoende duidelijk wat de MRDH bedoelt met 'het economisch vestigingsklimaat'. Bij de bespreking van nut en noodzaak wordt verwezen naar rapporten van Tordoir en de OESO over de teruglopende economische ontwikkeling, maar de gemeenschappelijke visie van de gemeenten zelf op ontwikkeling van de economie en het vestigingsklimaat ontbreekt. Ook zijn er geen MRDH-analyses van de economie op de schaal van de MRDH (wel veel op provinciale schaal); van welk beleid van gemeenten in de regio toch vooral aangesloten moet worden om de meeste impact te hebben op het economisch vestigingsklimaat; of van welke stakeholders een belangrijke rol spelen in de regio en hoe die met elkaar te verbinden.

De operationalisering van economisch vestigingsklimaat is zichtbaar in de strategische agenda's (eerst als 'trends', dan 'doelen' en tegenwoordig 'opdrachten'). Deze doelen wisselen veel tijdens de evaluatieperiode, worden vaak net in andere bewoordingen opgeschreven en raken een grote diversiteit aan onderwerpen. Ook heeft tussen 2015-2023 weinig prioritering plaatsgevonden van de doelen, waardoor bijvoorbeeld 'stimuleren van innovatie en economische groei' een even grote plek leek in te nemen als 'goede digitale connectiviteit'. Met de formulering van 2 opdrachten op het gebied van EV heeft de MRDH hier in 2023 wel meer richting in gekozen ('toekomstbestendige economie stimuleren' & 'vernieuwen van werklocaties').

Gebrek aan overzicht en inzicht van (de bijdrage van) activiteiten en resultaten

Wanneer wij terugkijken op de afgelopen tien jaar zien we dat er beperkt overzicht en inzicht is in de (meerwaarde) van activiteiten op het gebied van economisch vestigingsklimaat. Er is geen helder overzicht van de activiteiten die de MRDH uitvoert anders dan in de jaarrekeningen. De jaarrekeningen verschillen vaak van vorm en geven een weinig overzichtelijk beeld van uitgevoerde activiteiten. Weinig betrokkenen kunnen overzien welk type activiteiten de MRDH ontplooit.

Gestructureerd inzicht in het resultaat en effect van activiteiten ontbreekt ook. Hier wordt niet gestructureerd over gerapporteerd door de MRDH en in de periode tussen 2015-2019 is hier nauwelijks onderzoek naar gedaan (maar ook daarna is dit zeer beperkt). Wij vinden het opvallend dat niet structureel wordt gemonitord hoe de economie en de diverse aspecten van het vestigingsklimaat zich ontwikkelen en dat het beleid daarop wordt aangepast. Ook hiervoor geldt dat hier met de nieuwe Strategisch agenda een stap in is gezet.

Operatie vs. strategie

Wij constateren dat 'de operatie' voor de MRDH veel aandacht vraagt. De organisatie is een groot deel van de tijd bezig met het organiseren van en uitvoering geven aan de activiteiten, het afstemmen met de 21 gemeenten en de voorbereiding van de relatief omvangrijke besluitvormingsprocessen. Ook de Bijdrageregeling vraagt, met gemiddeld 12 projecten per jaar, veel afstemming. Deze Bijdrageregeling heeft zeker waarde

omdat het de inzet op economie zichtbaar maakt. Maar de impact op het economisch vestigingsklimaat is beperkt.

Het resultaat van dit alles is dat er minder tijd en ruimte overblijft voor strategievorming, lobby en het investeren in het regionale economische netwerk bestaande uit bedrijven, kennisinstellingen, medeoverheden, samenwerkingsverbanden, EBZ en VNO-NCW. Verschillende externe partners voelen zich niet helemaal gezien door de MRDH. Als het daadwerkelijk de ambities is en blijft om het economisch vestigingsklimaat te versterken dan moet in onze optiek de schaarse capaciteit en energie op een andere manier worden ingezet.

HOOFDSTUK 5

Democratische legitimiteit MRDH

Democratische legitimiteit heeft een formele en informele kant. De formele kant bestaat eruit dat de wijze van besluitvorming binnen de MRDH in overeenstemming is met wet- en regelgeving. Dan gaat het om de democratische spelregels van besluitvorming. Bij de informele kant van legitimiteit gaat het over draagvlak voor besluiten die door de MRDH worden genomen. Draagvlak onder raadsleden, belanghebbenden en inwoners. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de MRDH presteert op het gebied van democratische legitimiteit.

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

- **Doelstellingen MRDH op het gebied van democratische legitimiteit (paragraaf 5.1)**
  In deze eerste paragraaf beschrijven we de doelstellingen van de MRDH op het gebied van democratische legitimiteit
- **Feitelijke ontwikkeling democratische legitimiteit (paragraaf 5.2)**
  In deze paragraaf beschrijven wij de ontwikkeling op het gebied van democratische legitimiteit sinds 2015.
- **Beelden bij democratische legitimiteit (paragraaf 5.3)**
  Deze paragraaf bestaat uit een beschrijving van de beelden van betrokkenen bij de MRDH over democratische legitimiteit. Dan gaat het over beelden van deelnemers of intern betrokkenen (bijvoorbeeld bestuurders, raadsleden en medewerkers van de MRDH-organisatie) en externe partners. In deze paragraaf zijn ook de resultaten uit de enquête verwerkt.
- **Reflectie op democratische legitimiteit (paragraaf 5.4)**
  Deze paragraaf bevat een reflectie vanuit Berenschot op de realisatie van de doelstellingen door de MRDH op het gebied van democratische legitimiteit. Deze paragraaf bevat onze belangrijkste bevindingen en conclusies.

5.1 Doelstellingen van de MRDH op het gebied van legitimiteit

De doelstellingen van de MRDH op het gebied van legitimiteit zijn opgenomen in de gemeenschappelijke regeling. Daarnaast zijn naar aanleiding van twee tussenevaluaties en een rekenkameronderzoek aanbevelingen gedaan om de legitimiteit te versterken. Deze doelstellingen een aanbevelingen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Onderwerp	Doelstelling(en)			
1c. Legitimiteit (input-throughput-output-feedback)				
	2014-2023 **Gemeenschappelijke regeling MRDH (2014)**	**2017-2023** **Regionaal denken, lokaal doen! Tussenevaluatie MRDH (2017)**	**2022-2023** **Samenwerken maakt sterker: tweede tussenevaluatie GR MRDH (2022)**	**2022-2023** **Bijdragen aande regionale economie: onderzoek naar economisch programm MRDH (2022)**
De samenwerking democratisch gelegitimeerd vormgeven (o.a. betrokkenheid/ participatie inwoners en maatschappelijke organisaties; en betrokkenheid gemeenteraden bij besluitvorming	• Vernieuwende en transparante invulling aan democratische legitimiteit • Efficiënte en pragmatische van onderop gevoede democractisch gelegitimeerde samenwerking tussen gemeenten maar ook met andere partijen in en om de Metropoolregio • Goede invulling van besluitvorming in gemeenteraden (waarin raden de betrokkenheid voor een belangrijk deel zelf regelen, tijdig en effectief betrokken worden, met politieke verantwoording in de eigen raden, in een democratisch gelegitimeerd licht metropoolbestuur, waarbij gemeenteraden vooraf en effectie betrokken worden	*Governance-aanbevelingen* • Inrichting/versterken MRDH-klankbordgroep per gemeente • Lichtere invulling adviescommissies *Interne informatievoorziening en communicatie-aanbevelingen* • *Inrichting bredere online werkomgeving voor MRDH voor raadsleden* • *Geringe naamsbekendheid bij burgers niet problematiseren – organisatie richten op interne informatievoorziening en ondersteunen gemeente* • *Raadsleden en bestuurders moeten over de MRDH communiceren (rol voor burgemeesters, lokaal/ in Den Haag/in Brussel*	*Verbetering van eigen inbreng van gemeenten in de MRDH* • Actief gesprek voeren met gemeenten t.b.v. aandacht voor MRDH bij raadsleden • Best practices delen over hoe gemeenten eigen inbreng kunnen versterken	*Verbeteren van de eigen opzet en invulling van de MRDH-aanbevelingen* • Aandacht voor monitoring en evaluatie om tussentijds raadsleden te informeren over voortgang doelen Strategische agenda; optimaliseren betrokkenheid gemeenteraden

In de toelichting bij de gemeenschappelijke regeling is opgenomen dat gemeenteraden zelf voor een belangrijk deel de betrokkenheid bij de metropoolbesluitvorming en de rol van hun vertegenwoordiger daarin organiseren. Verder is opgenomen dat de voorgestelde regeling bijdraagt aan het tijdig en effectief betrekken van de gemeenteraden bij de metropoolbesluitvorming. De gemeenteraden krijgen zodoende een betere positie dan zij bij veel gemeenschappelijke regelingen op dit moment gewend zijn, aldus de toelichting.

Het voorstel is dat gemeenteraden een collegelid aanwijzen als lid van het algemeen bestuur. Benoeming van een collegelid bevordert de politieke verantwoording in de eigen raden. Dit wordt overigens niet verankerd in de gemeenschappelijke regeling, zodat er altijd een keuzevrijheid blijft.

5.2 Feitelijke ontwikkeling democratische legitimiteit

Bij het beschrijven van de feitelijke ontwikkeling van democratische legitimiteit van de MRDH maken we onderscheid tussen inputlegitimiteit, throughputlegitimiteit, outputlegitimiteit en feedbacklegitimiteit. Onderstaand beschrijven we eerst wat dit inhoudt. Vervolgens beschrijven we hoe dit binnen de MRDH is vormgegeven.

Inputlegitimiteit

Deze vorm van legitimiteit gaat uit van het principe ‘bestuur door het volk’. Politieke besluiten zijn legitiem als ze de wil van het volk weerspiegelen; ze moeten zijn afgeleid uit de belangen en voorkeuren van de gemeenschap. Dit is makkelijker te bewerkstelligen naarmate kiezers en hun vertegenwoordigers dichter met elkaar in contact staan. Door burgerparticipatie en het zoeken naar consensus worden oplossingen gevonden waarin alle betrokkenen zich kunnen vinden.

Invloed van deelnemers op besluitvorming

Binnen de MRDH is sprake van verlengd lokaal bestuur. Dit betekent dat het bestuur van de MRDH geen eigen democratische legitimatie heeft en de politieke controle op het door het samenwerkingsverband gevoerde bestuur uiteindelijk berust bij de betrokken deelnemers. Bij de 21 gemeenten dus. Daarvoor kent de MRDH verschillende mogelijkheden.

Ten eerste nemen alle gemeenten deel aan de vergaderingen van het algemeen bestuur en de bestuurscommissies waarin besluiten worden genomen. Daarin hebben alle 21 gemeenten stemrecht. Verder hebben de leden van het algemeen bestuur de mogelijkheid voorstellen te doen, amendementen voor te stellen of moties in te dienen. Van dit recht om een motie in te dienen wordt (zeer) beperkt gebruik gemaakt. Naast deze deelname aan deze formele gremia zijn raadsleden ook uitgenodigd om deel te nemen aan bijeenkomsten in het kader van het opstellen van de strategische agenda.

Ten tweede zijn er de adviescommissies. Deze adviescommissies bieden raadsleden de mogelijkheid rechtstreeks met elkaar en met het algemeen bestuur en/of de bestuurscommissies de dialoog aan te gaan en advies te geven. Dit is een manier om het perspectief van burgers en andere belanghebbenden in te brengen. Zowel bij het bepalen van de strategische koers van de MRDH als bij meer concrete besluiten over bijvoorbeeld het verstrekken van financiën aan vervoersbedrijven. Van elke gemeente hebben twee raadsleden zitting in de adviescommissie. Vooruitlopend op bijeenkomsten van adviescommissies is er de mogelijkheid om als gemeente een preadvies in te dienen. Ten behoeve daarvan worden informatiesessies georganiseerd voor leden van de adviescommissies. Deze informatiesessies staan open voor alle raadsleden.

Ten derde is er voorbereiding binnen de gemeente zelf. Gemeenten kunnen binnen de eigen gemeente hun inbreng voorbereiden. Dit doen gemeenten op uiteenlopende wijze. Een deel van de gemeenten heeft een klankbordgroep of kernteam bestaande uit de MRDH-afgevaardigden van de gemeente. Binnen zo’n klankbordgroep wordt de inbreng afgestemd. Binnen een groot deel van de gemeenten is de MRDH een vast agendapunt binnen de betreffende commissies. Bij sommige gemeenten wordt dit moment echt gebruikt om inbreng af te stemmen, binnen andere gemeenten gaat het meer om het delen van ontwikkelingen. Verder kunnen gemeenten invloed uitoefenen op de besluitvorming door het indienen van zienswijzen. Binnen de MRDH wordt deze procedure doorlopen voor belangrijke besluiten en dus niet alleen voor de besluiten waarbij het doorlopen van een zienswijzeprocedure wettelijk verplicht is. Door gemeenteraden wordt van deze gelegenheid om een zienswijze in te dienen ook gebruik gemaakt. Door het AB of de bestuurscommissies wordt de lijn gehanteerd om zo veel mogelijk deze zienswijzen te verwerken. Middels een nota van beantwoording wordt gereageerd op de ingebrachte zienswijzen en wordt aangegeven hoe hiermee om is gegaan. Deze nota wordt voorafgaand aan de besluitvorming toegestuurd aan de gemeenteraden zodat die nog in de gelegenheid zijn hiervan kennis te nemen voorafgaand aan de besluitvorming.

Tussen de deelnemers onderling is beperkt contact over deze interne voorbereiding. Dit gaat dan bijvoorbeeld over het afstemmen van zienswijzen of het uitwisselen van best practices omtrent de werking van klankbordgroepen. Na de tussenevaluatie 2017 heeft dit wel even plaatsgevonden en na de tussenevaluatie is dit wel op de agenda gekomen van het coördinatorenoverleg maar op het niveau van de griffies, secretarissen of bestuurlijk is deze uitwisseling er beperkt.

Invloed van burgers en andere belanghebbenden op besluitvorming (participatie)

De invloed van burgers op besluitvorming wordt op verschillende manieren vormgegeven. Ten eerste is er binnen de adviescommissies, bestuurscommissies en het algemeen bestuur de mogelijkheid om in te spreken. Zowel burgers als belangengroeperingen kunnen daar gebruik van maken. Van deze mogelijkheid wordt beperkt gebruik gemaakt. Ten tweede verloopt de invloed van burgers via de deelnemers aan de samenwerking. De gemeenten zelf staan in contact met hun eigen inwoners en belangengroeperingen en kunnen hun belangen en voorkeur wegen en inbrengen in het besluitvormingsproces. Ten derde verloopt deze invloed via participatie die door de MRDH wordt georganiseerd binnen het besluitvormingsproces. Dan gaat het bijvoorbeeld om de totstandkoming van de strategische agenda of de strategische bereikbaarheidsagenda. Uit een studie van de totstandkoming van diverse beleidsdocumenten komt naar voren dat in het proces van totstandkoming van sommige strategische documenten stakeholders worden betrokken. Bij het opstellen van de Roadmap Next Economy 2016 is een groot aantal economische partners betrokken. En in kader van de strategische agenda 2019-2022 hebben ontmoetingssessies plaatsgevonden waarbij stakeholders aanwezig waren. Daarnaast vindt participatie en input vanuit de samenleving vooral getrapt plaats (via bestuurders en raadsleden). Tot slot onderhoudt de MRDH periodiek contact met stakeholders als VNO-NCW, EZK, I&W, PZH, EBZ en omliggende regio's. Dit contact heeft over het algemeen het karakter van bijpraten en elkaar op de hoogte houden. Deze contacten hebben zich in de loop van de samenwerking ontwikkeld.

Throughputlegitimiteit

Throughputlegitimiteit kan worden gedefinieerd in termen van bepaalde kwaliteitseisen zoals transparantie, kenbaarheid, voorspelbaarheid en due process, waaraan de regels en procedures, waarmee beslissingen worden genomen, moeten voldoen. Het gaat hier in feite om de legitimiteit van het besluitvormingsproces

Het besluitvormingsproces van de MRDH is uitgewerkt in de gemeenschappelijke regeling, instellingsbesluiten van de commissies en reglementen van orde van de diverse gremia. Een nadere toelichting op het besluitvormingsproces is te vinden in de (openbare) werkwijzer van de MRDH.

De concrete rollen en verantwoordelijkheden van de diverse gremia en het besluitvormingsproces zijn uitgewerkt in de formele regelingen en worden toegelicht op de website van de MRDH. Deze beschrijvingen laten her en der ruimte voor interpretatie. Met name waar het om de adviescommissies gaat. Dit is een voor veel raadsleden en bestuurders onbekende vorm want deze wordt zelden gehanteerd in de andere gemeenschappelijke regelingen. Naar aanleiding van de laatste tussenevaluatie is opnieuw gesproken over de rol en positie van de (leden van de) adviescommissies. Mede in relatie tot het algemeen bestuur en de bestuurscommissies. Er is niet verder uitgewerkt of vastgelegd wat deze rol en positie nu precies inhoudt.

De vergaderingen van het algemeen bestuur, de bestuurscommissies en de adviescommissies zijn openbaar. De vergaderingen van de adviescommissies zijn ook via een videoverbinding te volgen. Die van het algemeen bestuur en de bestuurscommissies nog niet maar daar wordt aan gewerkt. De vergaderstukken van alle gremia worden voorafgaand aan de vergadering op de website van de MRDH gepubliceerd. Na afloop worden de verslagen en besluitenlijsten van deze vergaderingen gedeeld.

In het kader van de kenbaarheid is er voor nieuwe raadsleden en bestuurders een landingspagina "Welkom nieuwe raadsleden en bestuurders" waarop veel informatie te vinden is over de MRDH en het besluitvormingsproces. Daarin zijn ook linkjes opgenomen naar de regelingen en de werkwijze van de MRDH. Daarnaast wordt aan het begin van een bestuursperiode voor de nieuwe leden van de adviescommissies en bestuurscommissies een "heidag" georganiseerd waarbij nieuwe (en oude) leden van deze commissies bekend worden gemaakt met de MRDH, het besluitvormingsproces en hun rol daarbinnen.

Tijdens de tussenevaluatie 2017 werd een probleem geconstateerd met betrekking tot de informatievoorziening. Verbetering van de stukkenstroom moest daarom prioriteit krijgen. Het gaat dan om het terugdringen van het aantal stukken, deze korter en helderder maken en beter in de context plaatsen. In de jaren daarna heeft dit zich ontwikkeld. Inmiddels is het zo dat in principe twee weken

voorafgaand aan vergaderingen van de adviescommissies, bestuurscommissies, algemeen bestuur en dagelijks bestuur de agenda en de vergaderstukken worden gedeeld via iBabs en NotuBiz (vergaderapplicaties). De vergaderset bestaat uit de agenda, agendaposten en de bijhorende bijlagen. De agendapost is een samenvatting van het voorgestelde besluit of advies. In de bijlagen is een en ander meer uitgebreid na te lezen. De samenvattingen verschillen wel qua inhoud en lengte. Sommigen zijn echt toegespitst op de doelgroep (in het bijzonder raadsleden), andere stukken zijn meer technisch-bestuurlijk van aard en daarmee lastiger te volgen. Wel wordt in alle vergaderpost de link gelegd tussen het besluit en de strategische agenda van de MRDH. Daarnaast blijven deze stukken online beschikbaar voor bestuurders en raadsleden.

Een andere ontwikkeling is dat ieder kwartaal een jaarplanning wordt gedeeld met de betrokkenen uit de gremia en ambtelijke overleggen met daarin welke onderwerpen en zienswijzen er geagendeerd worden in het lopende kalenderjaar. In deze planning voor de adviescommissies is ook opgenomen op welke momenten informatiesessies plaatsvinden, wanneer preadviezen kunnen worden ingediend en wanneer de leden de beschikking krijgen over de preadviezen van andere gemeenten. De termijn tussen een informatiesessie en het geven van een preadvies is doorgaans een week. Een week daarna vindt vervolgens de vergadering van de betreffende adviescommissie plaats. Verder is sinds medio 2024 op de website van de MRDH een overzicht beschikbaar van toezeggingen. Daarin is nog geen enkele toezegging opgenomen. Dit komt omdat pas sinds kort met dit systeem wordt gewerkt. Daarnaast wordt binnenkort een overzicht van moties toegevoegd.

Door de MRDH is een notitie opgesteld waarin beschreven staat welke instrumenten raadsleden hebben om invloed uit te oefenen op regionale besluitvorming. Deze notitie is gedeeld met de coördinatoren en de adviescommissies. Kort na het verschijnen van de notitie is door de MRDH aangeboden een toelichting te geven aan gemeenteraden. Door een deel van de gemeenten is daar gebruik van gemaakt. Ditzelfde aanbod is door de MRDH gedaan na de gemeenteraadsverkiezingen. Ook daarvan is door verschillende gemeenten gebruik gemaakt.

Outputlegitimiteit

Outputlegitimiteit wordt bepaald door de mate waarin op effectieve en efficiënte wijze gedragen resultaten worden geboekt die bijdragen aan het oplossen van maatschappelijke opgaven. Het gaat hier om de mate waarin de overheid dingen voor elkaar krijgt die de leefwereld van burgers positief veranderen.

De resultaten zijn opgenomen in de hoofdstukken twee en drie van deze rapportage.

Feedbacklegitimiteit

Feedbacklegitimiteit bestaat uit verantwoording en terugkoppeling. Aan democratische organen en kiezers wordt over de uitoefening van publieke taken en bevoegdheden en de besteding van publieke middelen rekenschap afgelegd; het overheidsoptreden kan worden beoordeeld en zo nodig bijgestuurd. Wanneer verantwoording en terugkoppeling door de overheid op een goede manier plaatsvinden, is de kans groter dat burgers het overheidshandelen als legitiem beschouwen, ook als zij het inhoudelijk oneens zijn met een overheidsbeslissing.

Het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter dienen aan de gemeenteraden alle informatie te geven die voor een juiste beoordeling van het door het betreffende bestuur gevoerde en te voeren beleid nodig is (actieve informatieplicht). Hetzelfde geldt voor de situatie waarin een of meer raadsleden om inlichtingen vraagt. In de praktijk verloopt dit via de “eigen” bestuurder. Middels raadsinformatiebrieven worden gemeenteraadsleden daarnaast ook door de MRDH op de hoogte gesteld van ontwikkelingen. Daarmee wordt invulling gegeven aan de actieve informatieplicht van de MRDH. Verder wordt zoals eerder verantwoording afgelegd over de omgang met zienswijzen door middel van een nota van beantwoording.

In het kader van de monitoring en verantwoording worden door de MRDH bestuursrapportages en jaarverslagen opgesteld. Daarin is opgenomen hoe het ervoor staat met de uitvoering van de opdrachten zoals geformuleerd in de strategische agenda. Daarnaast wordt een oplegger gemaakt waarmee in één oogopslag inzicht wordt gegeven in de begrotingswijzigingen. In deze oplegger is geen informatie opgenomen over de stand van zaken met betrekking tot de inhoudelijke opdrachten uit de strategische agenda. Naast deze rapportages en jaarverslagen zijn er twee tussenevaluaties uitgevoerd naar het functioneren van de MRDH. Deze gaan echter niet tot nauwelijks in op de realisatie van doelstellingen door de MRDH. Verder zijn er diverse monitors en verantwoordingsdocumenten gericht op bepaalde doelstellingen. Bijvoorbeeld de Verantwoording exploitatie OV-concessies waarin is opgenomen hoe er wordt gepresteerd ten opzichte van (een deel van) de doelstellingen. Maar ook is een “live” dashboard ontwikkeld dat inzicht biedt in de maatregelen op het gebied van duurzame mobiliteit.[99]

99 https://mrdh.nl/regionaal-maatregelenpakket

Verder kunnen in dit opzicht nog het MRDH journaal, MRDH Live en het Metropoolcafé worden genoemd. Het MRDH-journaal is een tweewekelijks bericht waarmee abonnees op de hoogte worden gehouden van ontwikkelingen. Dit journaal wordt ook aan de griffiers van de deelnemende gemeenten gestuurd. MRDH Live is de jaarlijkse bijeenkomst voor bestuurders, raadsleden en partners van de MRDH. En het Metropoolcafé is een periodieke bijeenkomst voor geïnteresseerden om te praten over ontwikkelingen relevante ontwikkelingen voor de MRDH. Deze activiteiten hebben deels betrekking op feedback maar dragen ook bij aan andere vormen van legitimiteit.

Bij de tussenevaluatie in 2017 werd aanbevolen dat de MRDH zich niet richt op de communicatie met burgers anders dan via de website. De communicatiestrategie van de MRDH voorziet erin dat de communicatie verloopt via de bestuurders die de ambassadeurs zijn van de regio. Het idee is dat in de media en bij bijeenkomsten de MRDH-bestuurders de gezamenlijke ambitie en het belang van de regionale samenwerking voor de gemeenten/inwoners uitdragen. De MRDH is er ter ondersteuning van de bestuurders en raadsleden. Daartoe wordt onder andere op vaste momenten binnen verschillende gemeenteraden een toelichting te geven op de MRDH.

Naast de MRDH als geheel spelen de leden van de diverse gremia dus een zeer belangrijke rol in het kader van de communicatie en verantwoording. Dan gaat het om de leden van de bestuurscommissies, het algemeen bestuur en de adviescommissies. Deze leden vormen de linking pin tussen de MRDH en de eigen gemeente(raad). De wijze waarop de terugkoppeling door hun plaatsvindt loopt sterk uiteen. Zowel qua moment van terugkoppeling, de wijze waarop dit gebeurt als de aandacht voor de terugkoppeling. Dit heeft te maken met hoe het binnen gemeenten is georganiseerd (vaste plek op de agenda of niet), het belang dat aan de MRDH wordt gehecht en de betrokkenheid van (met name) adviescommissieleden van de betreffende gemeente bij de MRDH.

5.3 Beelden bij de ontwikkeling van de (inzet op) democratische legitimiteit en externe samenwerking

Bij het beschrijven van de beelden van betrokkenen bij democratische legitimiteit van de MRDH maken we hetzelfde onderscheid tussen inputlegitimiteit, throughputlegitimiteit, outputlegitimiteit en feedbacklegitimiteit. Bij het weergeven van deze beelden combineren we de resultaten uit de enquête met de input uit de gesprekken.

Toelichting enquête

Er is een enquête uitgezet onder raadsleden van de 21 gemeenten van de MRDH. Deze enquête is ingevuld door 79 raadsleden uit 20 gemeenten. In 18 van de 21 gemeenten hebben tenminste twee raadsleden de enquête ingevuld.

Bijna tweederde van de respondenten is afkomstig uit de Regio Rotterdam (63,3%). Dat betekent dat 36,7% van de respondenten afkomstig is uit de regio Haaglanden. Coalitie en oppositie zijn redelijk gelijk vertegenwoordigd onder de respondenten (53%/47%). Bijna 40% van de respondenten is lid van een van de adviescommissies.

Zie Bijlage 4 voor de enquêteresultaten.

Inputlegitimiteit

Deze vorm van legitimiteit gaat uit van het principe 'bestuur door het volk'. Politieke besluiten zijn legitiem als ze de wil van het volk weerspiegelen; ze moeten zijn afgeleid uit de belangen en voorkeuren van de gemeenschap. Dit is makkelijker te bewerkstelligen naarmate kiezers en hun vertegenwoordigers dichter met elkaar in contact staan. Door burgerparticipatie en het zoeken naar consensus worden oplossingen gevonden waarin alle betrokkenen zich kunnen vinden.

- **Invloed raadsleden**. Ongeveer 16% van de respondenten ervaart voldoende invloed op de besluitvorming binnen de MRDH. 55% ervaart onvoldoende invloed.

- **Betrokkenheid en vertegenwoordiging**. Van de respondenten vindt 40,5% dat ze voldoende worden betrokken bij de MRDH. Bijna een kwart vindt (23,5%) dat ze onvoldoende wordt betroken. Respondenten zijn overwegend tevreden over de eigen inzet en betrokkenheid bij de MRDH (32% (zeer) tevreden, versus 40% neutraal en 23% (zeer) ontevreden). Bijna de helft van de respondenten is tevreden over vertegenwoordiging door eigen bestuurders (wethouders en burgemeester) in de MRDH; 22% is dit juist niet. En ook over de rolinvulling door leden van de adviescommissie zijn respondenten overwegend positief. Bijna 40% is hierover tevreden terwijl slechts 14,9% daarover ontevreden is.

- **Invloed en betrokkenheid belanghebbenden**. Bijna tweederde van de respondenten vindt dat inwoners, ondernemers en overige belanghebbenden onvoldoende invloed hebben op besluitvorming binnen de MRDH (63,5%). 10,8% vindt dat dit wel voldoende is. Vergelijkbare cijfers zijn zichtbaar waar het gaat over de betrokkenheid van belanghebbenden bij projecten van de MRDH. Ruim 60% is hierover ontevreden terwijl 12,2% hierover tevreden is. Respondenten zijn iets positiever over het meewegen van belangen van inwoners en ondernemers. 21% van de respondenten zegt dat dit voldoende gebeurt, terwijl 31% dit onvoldoende vindt.

- **Afstemming inbreng**. De inbreng van bestuurders en raadsleden wordt vooraf vaak niet besproken in de raad(scommissie). Bijna de helft van de respondenten geeft aan dat dit niet gebeurt (48,7%) tegenover 31,1% die aangeeft dat dit wel wordt besproken. Circa een kwart van de respondenten geeft aan dat de inbreng in adviescommissies vooraf wordt besproken tegenover 45,9% die aangeeft dat dit niet gebeurt.

- **Functioneren adviescommissies**. Over het functioneren van de adviescommissies zijn iets minder mensen tevreden (24,4%) dan ontevreden (29,7%). Een groot gedeelte oordeelt hierover neutraal (40,5%).

Wij hebben voornamelijk gesprekken gevoerd met raadsleden en bestuurders die onderdeel zijn van het bestuurlijk besluitvormingsproces van de MRDH. Zij zijn overwegend tevreden over hun betrokkenheid bij de MRDH. Over hun invloed zijn ze minder tevreden maar tegelijkertijd is er bij een groot deel van de respondenten wel het besef dat dit inherent is aan samenwerking. Enkele respondenten hebben er echter moeite mee dat ze onvoldoende gehoord worden.

Over de betrokkenheid en invloed van belanghebbenden wordt door een deel van de betrokkenen minder positief geoordeeld. Een betrokkene gaf hierover aan dat de MRDH vooral een bestuurderssamenwerking is. “Weet het bedrijfsleven wel dat er een MRDH bestaat”, zo wordt gesteld door een lid van de bestuurscommissie. Tegelijkertijd geven externe partners aan dat ten opzichte van de beginjaren de MRDH juist meer naar buiten aan het treden is en zich ook actiever opstelt in diverse netwerken. Met belangrijke stakeholders is inmiddels periodiek contact en deze contacten worden als prettig ervaren. Bovendien wordt gezien dat de MRDH meer in contact staat met het bedrijfsleven dan voorheen. De ontwikkeling is volgens hen zichtbaar maar dit kan zeker sterker. Wat hierbij volgens belangrijkste stakeholders ook een rol speelt is dat Rotterdam en Den Haag op Economie (en op Verkeer en Vervoer) ook zelf hun contacten hebben richting provincie, Rijk en stakeholders. De positie van de MRDH wordt daarmee soms wat diffuus.

Een veelgehoord bezwaar is dat er onvoldoende ruimte is voor participatie en de inbreng van burgers. De samenwerking en de besluitvormingsprocessen van de MRDH zouden daar onvoldoende op zijn ingericht en staan op grote afstand van de burger. Er is binnen een besluitvormingsproces te weinig tijd, zo wordt gesteld, om participatie binnen de eigen gemeente goed vorm te geven. Ook weten burgers niet waar ze moeten zijn als ze met een probleem zitten. Inspraak met betrekking tot de Haagse tramlijn wordt hierbij als (negatief) voorbeeld genoemd.

Over het functioneren van de interne afstemming binnen een gemeente lopen de beelden sterk uiteen. Binnen een deel van de gemeenten zijn klankbordgroepen actief maar binnen sommige gemeenten wordt dit door raadsleden afgehouden omdat dit niet duaal zou zijn. Binnen andere gemeenten wilde de wethouder niet deelnemen aan een dergelijk overleg en binnen weer een andere gemeenten bloedde het dood omdat een goede voorbereide inhoudelijke agenda ontbrak. Binnen andere gemeenten zijn de ervaringen hiermee ronduit positief. In het laatste geval vindt periodiek overleg plaats tussen de betrokken portefeuillehouder en adviescommissieleden waarbij dit overleg ambtelijk goed wordt voorbereid. Betrokkenen zijn het erover eens dat het van belang is om de interne voorbereiding af te stemmen op het besluitvormingsproces binnen de MRDH zodat je nog invloed kunt uitoefenen. De agenda’s van deelnemers of de MRDH maken dat niet altijd mogelijk, zo wordt aangegeven.

Over de adviescommissies lopen de meningen uiteen. De respondenten die al enige tijd meelopen binnen de MRDH geven aan dat de adviescommissies een grote ontwikkeling hebben doorgemaakt sinds de start. De stukkenstroom, ondersteuning en voorbereiding van de adviescommissies is sterk verbeterd ten opzichte van de start van de MRDH. Concreet wordt de afstemming over het OV ten tijde van corona als een positief voorbeeld genoemd. Ook wordt er potentie gezien in de informatiesessies en de mogelijkheid een preadvies uit te brengen. Ook is opgemerkt dat men veel meer betrokkenheid en invloed ervaart dan bij ‘nagenoeg alle andere GR-en’ waarin de eigen gemeente samenwerkt.

Tegelijkertijd klinkt er ook veel kritiek op het functioneren van de adviescommissies. Er is onduidelijkheid over de exacte

rol binnen het besluitvormingsproces, de verhouding lokaal/regionaal, mandaten van adviescommissieleden lopen uiteen, sommigen geven aan het té formeel te vinden, anderen vinden dat juist prettig, de relevantie is niet altijd even duidelijk en de stukkenstroom is veel leden te machtig, zeker in combinatie met de tijd die ze ervoor hebben. Met betrekking tot het uitbrengen van een preadvies is nog de vraag hoe dit goed te doen, mede in relatie tot de krappe planning die daarvoor is en de benodigde afstemming binnen de eigen gemeente. Door enkele adviescommissieleden wordt aangegeven dat als ze hun rol echt goed willen invullen, ze daarvoor (veel) meer tijd moeten hebben. Er moet dan bijvoorbeeld meer inhoudelijke verdieping plaatsvinden, er moet meer tijd zijn voor voorbereiding, voor politieke afstemming en er moet meer ambtelijke ondersteuning beschikbaar zijn. Doordat elke vier jaar nieuwe raadsleden aantreden is het taai om steeds opnieuw te beginnen, zo wordt gesteld.

Throughput

Throughputlegitimiteit kan worden gedefinieerd in termen van bepaalde kwaliteitseisen zoals transparantie, kenbaarheid, voorspelbaarheid en due process, waaraan de regels en procedures, waarmee beslissingen worden genomen, moeten voldoen. Het gaat hier in feite om de legitimiteit van het besluitvormingsproces.

- **Verloop besluitvormingsproces**. Voor ongeveer een derde van de respondenten is het duidelijk genoeg hoe binnen de MRDH tot besluiten wordt gekomen. Voor ruim 40% is dit niet duidelijk genoeg. Ongeveer een kwart van de respondenten vindt dat het besluitvormingsproces van de MRDH ruimte biedt om alle relevante perspectieven/belangen mee te wegen, 38% van de respondenten vindt dat niet. Overall is een kleine 20% tevreden over het besluitvormingsproces binnen de MRDH, ruim 30% is dat niet.

- **Omgang met zienswijzen**. Voor 40% van de respondenten is duidelijk hoe door de MRDH met een zienswijze wordt omgegaan. Voor ruim 30% van de respondenten is dat niet het geval. Over het meewegen van zienswijzen bij besluitvorming zijn respondenten minder uitgesproken. Ruim een derde van de respondenten is van mening dat zienswijzen worden meegewogen bij de uiteindelijke besluitvorming. Een kleine 20% vindt dat dit niet het geval is. Veel van de respondenten antwoorden neutraal of weten dit niet (47,1%).

- **Besluitvormingsproces binnen gemeenten.** Over het besluitvormingsproces binnen de gemeente in relatie tot de MRDH is ruim 40% niet tevreden. Een kwart van de respondenten is dat wel.

- **Informatievoorziening.** Over de informatievoorziening die tijdens het besluitvormingsproces van de MRDH wordt ontvangen is ruim een derde tevreden. Een kleine 30% is daar niet tevreden over. De tevredenheid is redelijk vergelijkbaar voor wat betreft de informatie die vanuit het eigen college wordt ontvangen.

Over het verloop van het besluitvormingsproces is het merendeel van de respondenten overwegend positief. Dit geldt dan met name voor leden van het algemeen bestuur, dagelijks bestuur en de bestuurscommissies. Voor gemeenteraadsleden ligt dit anders. Van hen is ongeveer 20% tevreden met het besluitvormingsproces tegenover 30% ontevreden raadsleden. Dit heeft veel te maken met de eerdergenoemde bezwaren onder inputlegitimiteit. Die raken zeer sterk aan het besluitvormingsproces.

Daarnaast staat de MRDH voor raadsleden op afstand en komt uit de gesprekken naar voren dat het voor hen moeilijk te volgen is. Dit heeft te maken met de stukkenstroom die door sommigen als overweldigend wordt ervaren en een gebrek aan overzicht doordat raadsleden de informatie niet goed in context kunnen plaatsen. Voor hen is onvoldoende duidelijk wat de relatie is tussen besluiten die binnen de MRDH worden genomen en gemeentelijke beleidsdoelstellingen. Bovendien wordt er weinig ruimte ervaren om invloed uit te oefenen op een besluit.

Uit gesprekken met betrokkenen komt verder naar voren dat besluitvormingsprocessen binnen de eigen gemeente sterk uiteenlopen. Tevredenheid is er bij sommigen over het functioneren van de klankbordgroep. Ontevredenheid is er over het moment binnen het besluitvormingsproces dat ze worden betrokken. Termijnen zijn te kort en de agenda's sluiten onvoldoende aan om echt invloed te kunnen hebben, zo wordt gesteld. Daarnaast wordt vanuit enkele gemeenten aangegeven dat soms niks met hun input wordt gedaan. Tot slot komt uit de gesprekken naar voren dat de inzet van de griffie, ondersteuning van de ambtelijke organisatie en betrokkenheid van de bestuurder van invloed zijn op het functioneren van het besluitvormingsproces. Respondenten geven aan dat hierdoor er een groot verschil is in hoe actief, gepassioneerd

en geïnformeerd bestuurders en raadsleden deelnemen aan het besluitvormingsproces binnen de MRDH.

Output

Outputlegitimiteit wordt bepaald door de mate waarin op effectieve en efficiënte wijze gedragen resultaten worden geboekt die bijdragen aan het oplossen van maatschappelijke opgaven. Het gaat hier om de mate waarin de overheid dingen voor elkaar krijgt die de leefwereld van burgers positief veranderen.

- **Doelstellingen MRDH**. Ruim 70% van de respondenten geeft aan op de hoogte te zijn van de doelstellingen van de MRDH. Slechts 16.4% geeft aan dit niet te zijn.

- **Noodzaak samenwerking**. Gevraagd naar de noodzaak van de samenwerking op verkeer en vervoer geeft ruim driekwart van de respondenten aan dat samenwerking binnen de MRDH noodzakelijk is voor het ontwikkelen van een samenhangend regionaal verkeer- en vervoersnetwerk. 41,8% is het hier zelfs 'helemaal mee eens'. Van de respondenten is 12% het daar niet mee eens. Voor wat betreft het verbeteren van het regionaal economisch vestigingsklimaat is ruim 60% van de respondenten het hiermee eens. Ongeveer 15% van de respondenten is het daar niet mee eens. Een vergelijkbaar percentage (16,5%) vindt niet dat inwoners en ondernemers uit de MRDH-regio dankzij de samenwerking beter af zijn. Ruim 40% is van mening dat dit wel het geval is. Ook ruim 40% van de respondenten antwoordt hier neutraal of geen mening.

- **Resultaten samenwerking**. Gevraagd naar de resultaten van de MRDH op het gebied van verkeer en vervoer geeft een kleine 18% aan hierover tevreden te zijn. Bijna een derde van de respondenten is daar niet tevreden over. Bijna de helft antwoordt neutraal of geen mening. Voor wat betreft het economisch vestigingsklimaat is 22,4% van de respondenten tevreden over de resultaten tegenover ruim een kwart ontevreden respondenten. Ook op deze vraag antwoordt ruim de helft van de respondenten neutraal of geen mening.

- **Verhouding tot gemeentelijke doelstellingen**. Een kleine 30% vindt dat de doelstellingen van de MRDH aansluiten op de gemeentelijke doelstellingen. Eenzelfde groep respondenten is van mening dat dit niet het geval is. Vergelijkbare cijfers zijn zichtbaar bij de vraag of inwoners en ondernemers uit de eigen gemeente beter af zijn dankzij de samenwerking binnen de MRDH. De respondenten zijn eensgezinder voor wat betreft de noodzaak van deelname aan de MRDH om gemeentelijke doelstellingen te realiseren. Volgens slecht 14,9% van de respondenten is dit namelijk niet noodzakelijk. Ruim 55% van de respondenten vindt dit wel noodzakelijk. Ruim een derde van de respondenten geeft aan dat het voor hun duidelijk is hoe de prestatie van de MRDH bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. Voor een vergelijkbaar aantal respondenten is dat niet het geval.

De beelden over de output staan uitgebreid beschreven in hoofdstuk 2 en 3. Onderstaand wordt daarom volstaan met een korte aanvullende toelichting.

De MRDH-samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer staat volgens respondenten niet ter discussie. Slechts 12% van de raadsleden ziet geen noodzaak tot MRDH-samenwerking op Verkeer en Vervoer. Respondenten zijn goed op de hoogte van de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer. De MRDH is daarnaast volgens hun een logische schaal voor deze samenwerking. Dit geldt zowel voor interne respondenten als externe respondenten. Daarbij wordt aangegeven dat binnen de MRDH een zeer groot deel van het aantal vervoersbewegingen plaatsvindt, dat gemeenten binnen de MRDH meer invloed hebben dan wanneer de provincie de vervoerstaak op zich zou nemen en dat besluitvorming daardoor beter aansluit op wensen en behoeften van inwoners. Ook de resultaten spelen daarbij een rol. Hoewel niet iedereen daarover tevreden is denkt men niet dat de provincie het beter zou doen. Wel wordt aangegeven dat het van belang is belanghebbenden beter te betrekken. Zie hoofdstuk 2 Verkeer en Vervoer voor een uitgebreide beschrijving van de beelden ten aanzien van de resultaten.

De samenwerking op Economisch vestigingsklimaat staat meer ter discussie. Nog niet eens zozeer de inzet op het Economisch Vestigingsklimaat als zodanig hoewel door sommige respondenten wel vraagtekens worden gezet bij het schaalniveau van de samenwerking. Binnen de MRDH zijn namelijk allerlei economische clusters, wat is dan de meerwaarde van gezamenlijk inzet en profilering, zo wordt gesteld. Maar met name de verdere invulling van de economische samenwerking is een punt van discussie. Dan gaat het om wat Economisch vestigingsklimaat precies inhoudt en op welke wijze daar door de MRDH aan wordt gewerkt. En ook hoe de inzet vanuit MRDH op economie zich verhoudt tot die van de provincie.

Een deel van de respondenten ziet meer op het centraal stellen van brede welvaart in plaats van economische groei. Een ander

deel wijst juist op de werkloosheid in bepaalde gebieden en de noodzaak om in te zetten op extra werkgelegenheid. Door sommigen wordt gewezen op het OESO rapport waarin het onbenut economisch potentieel van de regio wordt aangehaald, anderen stellen de actualiteit van het rapport ter discussie en pleiten voor heroverweging van de economische koers. Respondenten delen met elkaar dat een duidelijke ambitie en een duidelijk verhaal op economie worden gemist: “Wat bindt onze regio?” Ook over de resultaten op Economisch vestigingsklimaat lopen de beelden uiteen. Daarover meer in hoofdstuk 4: Economisch Vestigingsklimaat. Hier tegenover staan ook enkele positieve geluiden over de focus die nu is aangebracht op het gebied van economie. Een veelgehoord geluid tot slot is dat de ambities wel erg groot zijn ten opzicht de beschikbare capaciteit (mensen en middelen).

Feedback

Feedbacklegitimiteit bestaat uit verantwoording en terugkoppeling. Aan democratische organen en kiezers wordt over de uitoefening van publieke taken en bevoegdheden en de besteding van publieke middelen rekenschap afgelegd; het overheidsoptreden kan worden beoordeeld en zo nodig bijgestuurd. Wanneer verantwoording en terugkoppeling door de overheid op een goede manier plaatsvinden, is de kans groter dat burgers het overheidshandelen als legitiem beschouwen, ook als zij het inhoudelijk oneens zijn met een overheidsbeslissing.

- **Zicht op de MRDH**. Een kwart van de respondenten geeft aan voldoende zicht te hebben op de prestaties van de MRDH. Voor ruim 40% van de respondenten geldt dit niet. Met betrekking tot de informatie over relevante ontwikkelingen binnen de MRDH geeft ongeveer een derde aan hierover tijdig en correct op de hoogte te worden gesteld. Eveneens een derde vindt dat dit niet het geval is. Over de volledigheid van informatie oordelen respondenten iets negatiever. Ruim 20% is van mening dat zij volledig op de hoogte wordt gesteld, 43,8% is dat niet.

- **Terugkoppeling**. Ruim 40% van de respondenten geeft aan het college om terugkoppeling te vragen over de MRDH. Een klein 30% is tevreden over de terugkoppeling die ze vanuit het college ontvangen. Bijna een kwart van de respondenten geeft aan geen terugkoppeling te vragen aan het college. Ruim een derde is ontevreden over de terugkoppeling die ze ontvangen. Over de terugkoppeling van de leden van de adviescommissies is 37,5% van de respondenten tevreden. Ruim 20% is daarover ontevreden. Ruim 40% antwoord hier neutraal of weet ik niet.

Over het zicht op de prestaties van de MRDH wordt door betrokkenen aangegeven dat dit voor hun redelijk beperkt is. Oordelen over het functioneren van de MRDH worden door het overgrote merendeel van de respondenten ook niet gebaseerd op rapportages maar op gevoel en enkele concrete resultaten (“Hoekse Lijn”, “OV in coronatijd”). Anderen geven aan dat nu wel meer wordt gewerkt met concrete doelen en indicatoren. Zij zijn benieuwd of dit ook daadwerkelijk leidt tot meer inzicht in resultaten en effecten.

Door veel respondenten wordt aangegeven dat de MRDH meer naar buiten mag treden. Dan gaat het erom wat de MRDH überhaupt doet. Maar ook om veel duidelijker te maken hoe belanghebbenden kunnen deelnemen aan de besluitvorming van de MRDH. En waar je moet zijn op het moment dat je een idee of een probleem hebt. Over dat laatste zijn de meningen overigens verdeeld. Anderen geven aan dat de MRDH vooral een samenwerking van gemeenten is en niet zelf als entiteit naar buiten moet treden. Bovendien is de burger niet geïnteresseerd in wat de MRDH is of doet, zo wordt aangegeven.

5.4 Reflectie op de ontwikkeling van de (inzet op) democratische legitimiteit en externe samenwerking

De doelstelling van de MRDH was om de samenwerking democratisch gelegitimeerd vorm te geven. Onder andere door betrokkenheid/participatie van inwoners en maatschappelijke organisaties en betrokkenheid van gemeenteraden bij besluitvorming.

Wij constateren dat de MRDH daar deels in is geslaagd. Sinds de oprichting van de MRDH zijn tal van maatregelen genomen om de democratische legitimiteit te versterken. Op papier is daarmee sprake van een samenwerkingsconstruct dat, niet alleen in theorie, democratisch gelegitimeerd is maar ook tal van hulpstructuren kent om het democratische gehalte ervan te vergroten. Dat wil overigens niet zeggen dat hierin geen verbetering mogelijk is. In de praktijk blijkt echter dat de ervaren legitimiteit van, vrijwel uitsluitend, raadsleden op verschillende onderdelen beperkt is. Dit heeft tal van oorzaken waarop later meer uitgebreid wordt ingegaan. Voor nu is van belang te constateren dat er een discrepantie zit tussen de enerzijds op papier en in theorie (sterk) gelegitimeerde samenwerking en anderzijds de beleefde en ervaren legitimiteit van een (groot) deel van de gemeenteraadsleden. Daarbij

merken wij op dat de MRDH daarin absoluut geen uitzondering vormt. Dit beeld zien wij terug in heel Nederland.

Het democratische gehalte van de samenwerking heeft zich ontwikkeld

Sinds de start heeft de MRDH stappen gezet op het gebied van democratische legitimiteit. Daarvoor zijn verschillende hulpstructuren aanwezig en doorontwikkeld. Ten eerste zijn er de adviescommissies EV en Va waarin raadsleden een advies kunnen geven aan de BC's of het AB. Met deze adviezen wordt door de BC's en het AB zeer serieus omgesprongen getuige de besluitvorming en reacties op deze adviezen. Dit proces van advisering heeft zich in de afgelopen jaren doorontwikkeld.

Ten tweede is er de mogelijkheid voor gemeenteraden om op tal van voorgenomen besluiten van de MRDH een zienswijze in te dienen. Dit gaat (veel) verder dan de wettelijke verplichtingen op dit gebied. Ook deze zienswijzen worden serieus genomen door de MRDH getuige de beantwoording daarvan in nota's van beantwoording.

Ten derde is er binnen veel gemeenten een klankbordgroep (of iets vergelijkbaars) actief waarin de inbreng in de MRDH wordt besproken en teruggekoppeld. Niet alle gemeenten maken hier gebruik van.

Ten vierde worden er door de MRDH bijeenkomsten georganiseerd voor raadsleden en wordt regelmatig gecommuniceerd door de MRDH richting raadsleden. Er is een nieuwsbrief, er zijn bijeenkomsten en raadsleden worden met raadsinformatiebrieven op de hoogte gehouden.

Ten vijfde is er fors geïnvesteerd in de informatievoorziening richting raadsleden. Dan gaat het om aanlevering van stukken, de omvang van stukken en de kwaliteit van stukken. Daarin heeft de MRDH stappen gezet.

Maar het effect daarvan op de ervaren legitimiteit is beperkt

We constateren dat er veel waardering is voor de manier waarop door de MRDH wordt gewerkt aan het versterken van de democratische legitimiteit. Door raadsleden wordt ook aangegeven dat de door de MRDH-organisatie relatief stevig wordt ingezet op legitimiteit ten opzichte van andere samenwerkingsverbanden. Tegelijkertijd is de ervaren legitimiteit op onderdelen beperkt. Dit heeft verschillende oorzaken die deels inherent zijn aan het construct (en daarmee niet/beperkt beïnvloedbaar) en deels niet (en daarmee wel beïnvloedbaar).

Samenwerking betekent invloed delen

Samenwerken betekent dat je per definitie beperkt formele invloed hebt op de besluitvorming. Geen hulpstructuur kan daar iets aan veranderen. Door middel van zienswijzen en adviescommissie kun je wel degelijk (zachte) invloed uitoefenen op besluitvorming maar formeel gezien ben je 1 van de 21 gemeenten. De mate waarin je dat realiseert en accepteert is van invloed op de ervaren legitimiteit. Wij constateren dat het ene raadslid (en de ene ambtenaar) daar beter in slaagt dan het andere.

Tijdgebrek raadsleden

Door versplintering binnen gemeenteraden en de toename van de complexiteit van het takenpakket hebben raadsleden beperkt tijd voor de MRDH. Tegelijkertijd is er wel (veel) tijd nodig om op een goede manier invulling te geven aan het raadslidmaatschap in relatie tot de MRDH. Dit geldt met name voor de leden van de adviescommissies. Een deel van de leden van de adviescommissies lukt dit wel. Dat heeft vaak te maken met goede ambtelijke ondersteuning vanuit de eigen gemeente, het meer tijd beschikbaar hebben en/of kunnen maken voor het onderwerp MRDH en goede samenwerking binnen de gemeentelijke klankbordgroep. Zijn deze randvoorwaarden niet op orde dan is het erg ingewikkeld een wezenlijke bijdrage te leveren als adviescommissielid. Verder valt op dat een deel van de gemeenten überhaupt niet vertegenwoordigd is bij de vergaderingen van de adviescommissie. Dit heeft te maken met tijdgebrek maar ook met prioritering.

Wisseling raadsleden

Met het voorgaande punt hangt samen dat de leden van gemeenteraden wisselen en hetzelfde geldt voor leden van de adviescommissies. De omloopsnelheid van raadsleden is in het afgelopen decennium toegenomen. Nieuwe raadsleden moeten eerst up to speed komen met de MRDH. Datzelfde geldt voor leden van de adviescommissies. Dit heeft tijd nodig.

Complexiteit governane en besluitvormingsproces

De complexiteit van het besluitvormingsproces van de MRDH helpt niet in het kader van de transparantie. Het construct met een AB, DB, Bestuurscommissies, Adviescommissies en diverse presidia is wezenlijk anders dan dat van andere gemeenschappelijke regelingen. Wat nu precies de invloed is die je als "normaal" raadslid hebt en hoe je deze aan kunt wenden, op welk moment en op welke manier is complex. De MRDH-organisatie doet pogingen raadsleden daarbij te helpen maar dit lost het probleem niet op. Daarnaast blijft het ook voor deelnemers aan het besluitvormingsproces zelf zoeken

naar hun rol en positie. Over hun eigen rol hebben deelnemers aan de adviescommissie totaal uiteenlopende beelden. Wij constateren dat in de pogingen om het besluitvormingsproces meer democratisch gelegitimeerd te maken het zo complex is geworden dat de legitimiteit ervan juist onder druk komt te staan.

Binnengemeentelijke processen lopen uiteen

Legitimiteit wordt voor een belangrijk deel bepaald door de boodschap die collegeleden uitdragen naar de gemeenteraad. Neem je raadsleden goed mee en weet je als bestuurder echt de vertaling te maken tussen de regio en het lokale dan kun je een raad daarin meekrijgen. Dit is vaak van groot belang voor het sentiment ten aanzien van een samenwerkingsverband. Daarnaast kun je de processen binnengemeentelijk zo inrichten dat de MRDH regulier onderwerp van gesprek is binnen een commissie of een klankbordgroep. Wij constateren dat de wijze waarop dit binnen gemeenten is ingericht sterk uiteenloopt. Binnen enkele gemeenten krijgt de MRDH beperkt tot geen aandacht, binnen andere gemeenten wordt de inbreng zeer actief voorbereid en teruggekoppeld.

Stukkenstroom blijft overweldigend

Wij constateren dat er in de afgelopen jaren fors is geïnvesteerd in het verbeteren van de stukkenstroom. Tegelijkertijd is de stukkenstroom voor veel raadsleden overweldigend. Dit zit hem in de hoeveelheid stukken en de inhoud van de stukken. De crux zit hem in het vinden van aansluiting bij de taal en realiteit van raadsleden. Als raadslid moet je in een oogopslag kunnen begrijpen waar een besluit aan bijdraagt of waar een monitor over gaat. Dat vereist dat het stuk niet alleen aansluit bij de regionale strategie en realiteit maar juist bij de lokale opgaven en ambities. Die vertaalslag mist.

Participatie is een punt van aandacht

Wij constateren dat er mogelijkheden zijn voor inspraak bij de MRDH. Zo kunnen belanghebbenden inspreken bij vergaderingen van het AB en de bestuurscommissies. Verder zijn vergaderingen van de MRDH grotendeels openbaar en via een videoverbinding te volgen. Dus technisch gezien zijn de mogelijkheden aanwezig om te participeren in het besluitvormingsproces. Onze ervaring is echter dat daar beperkt gebruik van wordt gemaakt, zo ook bij de MRDH. De MRDH staat net als andere samenwerkingsverbanden namelijk heel ver van burgers en belangengroepen af.

Daarom ligt het ook voor de hand participatie meer via de eigen gemeente te laten verlopen. Wij constateren echter dat gemeenten van mening zijn dat daar te weinig ruimte voor is binnen het besluitvormingsproces. Daardoor komt inspraak van burgers en belangengroeperingen in de verdrukking. Dit ondermijnt de legitimiteit van besluitvorming. Het gaat erom gezamenlijk als 21 gemeenten vraagstukken te identificeren waarbij participatie een belangrijke rol speelt en daar dan ook de ruimte voor in te bouwen in het besluitvormingsproces. Vanuit de MRDH kunnen gemeenten ondersteund worden bij de uitvoering van deze processen.

Maar daarnaast constateren wij ook dat er nog veel ruimte is om juist op regionaal niveau (op het niveau van de MRDH) partners veel directer te betrekken bij besluitvorming. Dit sluit aan bij de beelden van betrokkenen die aangeven dat belanghebbenden onvoldoende invloed hebben op de besluitvorming. Dit kan verbeterd worden door het organiseren van momenten waarop belangengroeperingen, ondernemerscollectieven, grote bedrijven en andere partners hun input kunnen leveren en mee kunnen denken. Bij veel andere samenwerkingsverbanden op het gebied van economie is dit triple helix denken en werken de norm. Bij de MRDH is dat minder het geval.

HOOFDSTUK 6

Organisatie en samenwerking

De MRDH-organisatie werkt aan realisatie van de doelstellingen van de MRDH. Daarvoor wordt capaciteit bestaande uit mensen en middelen ingezet. Besluitvormingsprocedures binnen de MRDH geven richting aan de inzet van deze capaciteit. De 21 gemeenten hebben bij het ontstaan van de MRDH bepaalde doelstellingen geformuleerd betreffende de organisatie en de samenwerking. In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij realisatie van die doelstellingen.

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

- **Doelstellingen MRDH op organisatie en samenwerking (paragraaf 6.1)**
  In deze eerste paragraaf beschrijven we de doelstellingen van de MRDH op het gebied van de MRDH-organisatie en de samenwerking.

- **Feitelijke ontwikkeling organisatie en samenwerking (paragraaf 6.2)**
  In deze paragraaf beschrijven wij de ontwikkeling die de organisatie en de samenwerking hebben doorgemaakt sinds 2015. We zoomen daarbij in op de governance en de ambtelijke ondersteuning.

- **Beelden bij organisatie en samenwerking (paragraaf 6.3)**
  Deze paragraaf bestaat uit een beschrijving van de beelden van betrokkenen bij de MRDH over het de organisatie en de samenwerking. Dan gaat het over beelden van deelnemers of intern betrokkenen (bijvoorbeeld bestuurders, raadsleden en medewerkers van de MRDH-organisatie) en externe partners.

- **Reflectie op organisatie en samenwerking (paragraaf 6.4)**
  Deze paragraaf bevat een reflectie vanuit Berenschot op de realisatie van de doelstellingen door de MRDH op het gebied van organisatie en samenwerking. Deze paragraaf bevat onze belangrijkste bevindingen en conclusies.

6.1 Doelstellingen MRDH op organisatie en samenwerking

De doelstellingen van de MRDH op het gebied van organisatie en interne samenwerking zijn opgenomen in de gemeenschappelijke regeling. Daarnaast zijn naar aanleiding van twee tussenevaluaties en een rekenkameronderzoek aanbevelingen gedaan ten aanzien van de organisatie. Al deze doelstellingen en aanbevelingen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Onderwerp	Doelstelling(en)			
1b. Capaciteit				
	2014-2023 **Gemeenschappelijke regeling MRDH (2014)**	**2017-2023** **Regionaal denken, lokaal doen! Tussenevaluatie MRDH (2017)**	**2022-2023** **Samenwerken maakt sterker: tweede tussenevaluatie GR MRDH (2022)**	**2022-2023** **Bijdragen aande regionale economie: onderzoek naar economisch programm MRDH (2022)**
Bevorderen van de samenwerking tussen deelnemende gemeenten en de MRDH – en gebruik maken van bestaande expertise binnen deelnemende gemeenten	*Samenwerking deelnemende gemeenten* • Slagvaardig en efficiënt samenwerken • Licht en effectief samenwerken • Goede organisatie van toegewezen taken (bv. op vlak van verkeer en vervoer; bij faciliterende en dienstverlenende taken; en met betrekking tot vertegenwoordiging naar andere gremia *Gebruik maken bestaande expertise* • Bestaande expertise binnen gemeente benutten	*Governance-aanbevelingen* • Explicitering besluitvormingscyclus *Ambtelijke ondersteuning-aanbevelingen* • *Ambtelijke capaciteit gemeenten meer gebruiken* • *Activatie MRDH gemeentesecretarissen-overleg* • *Stimuleren contact griffiers* *Interne informatievoorziening en communicatie-aanbevelingen* • *Verbetering behapbaarheid stukkenstroom* • *Inrichten digitaal informatiesysteem stukkenstroom*	*Implementeren aanbevelingen eerste tussenevaluatie* • MRDH-verhaal versterken • Gesprek voeren over betrokkenheid MRDH bij belendende beleidsvelden *Verhelderen van het governancemodel van de MRDH-aanbevelingen* • Gesprek op gang brengen over positionering en rollen adviescommissies en rol werkorganisatie MRDH • Kritisch kijken naar doel, reikwijdte en nut en noodzaak van de diverse aanvullende bestuurlijke tafels • Aan het AB-gerelateerde commissies terugbrengen naar het AB en deze commissies met regelmaat evalueren	*Verbeteren van de opzet en invulling van de MRDH-aanbevelingen* • Heroverwegen opzet uitvoerende functie waarmee projecten in de regio worden gefinancierd • Formuleer concrete en meetbare doelstellingen in de nieuw strategische agenda, inclusief inzet/rol MRDH

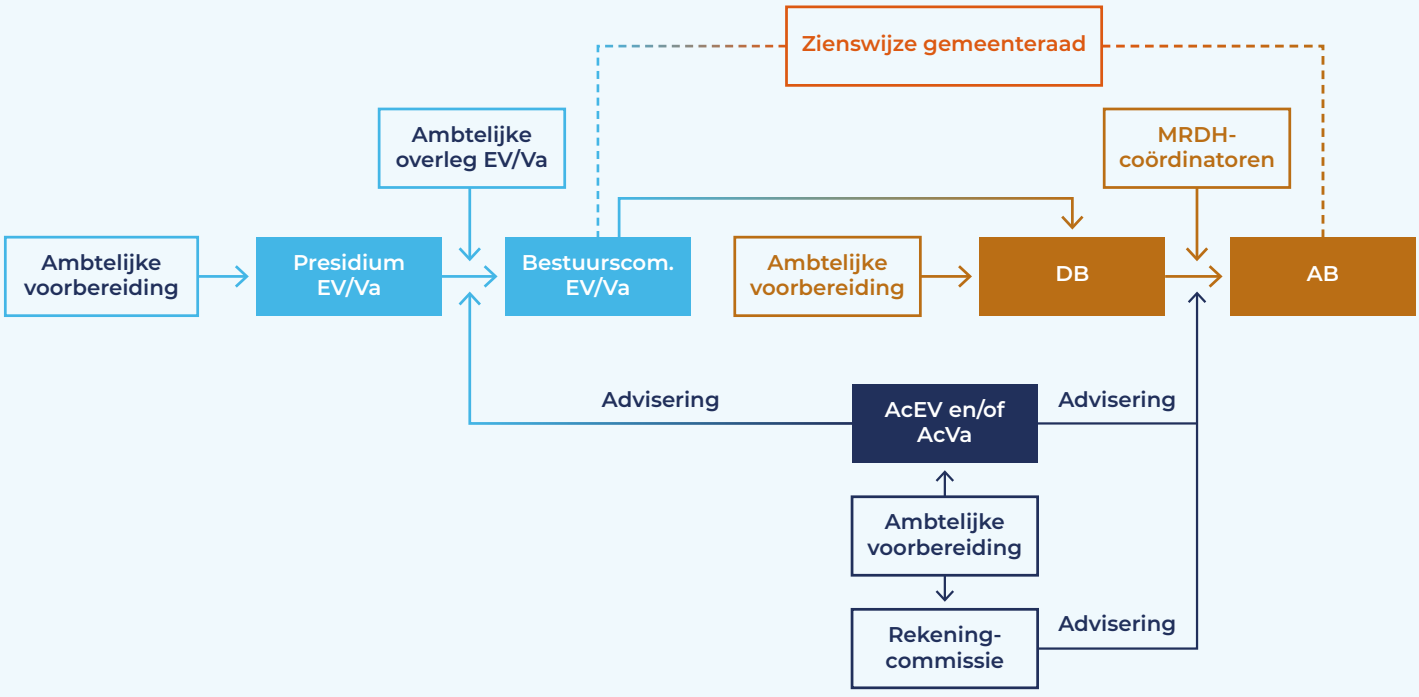
6.2 Feitelijke ontwikkeling organisatie en samenwerking

In deze paragraaf beschrijven we de feitelijke ontwikkeling van de organisatie en de interne samenwerking sinds de oprichting van de MRDH. We maken daarbij onderscheid tussen governance en ambtelijke ondersteuning. Voor zover relevant zijn ook bevindingen over het functioneren van de organisatie uit eerdere (tussen)evaluaties opgenomen.

6.2.1 Governance MRDH

De MRDH is een **openbaar lichaam**. Dit is de meest gebruikte vorm van een gemeenschappelijke regeling. Het is een zogenoemde gemengde regeling waaraan wordt deelgenomen door gemeenteraden, colleges en burgemeesters van 21 gemeenten. De MRDH heeft een (wettelijk verplicht) algemeen bestuur, dagelijks bestuur en een voorzitter. Daarnaast heeft de MRDH twee bestuurscommissies, twee adviescommissies en een rekeningcommissie. In deze formele gremia worden besluiten voorbereid en genomen. Daarnaast wordt het functioneren van de MRDH in deze gremia gemonitord en wordt bijgestuurd waar nodig.

Het algemeen bestuur is het hoogste besluitvormende orgaan van de MRDH. Het stelt de kaders vast waarbinnen de gemeenten met elkaar samenwerken. Zowel financieel (begroting), als beleidsmatig (strategische agenda), als juridisch (de gemeenschappelijke regeling). Deze besluitvorming wordt voorbereid door het dagelijks bestuur dat tevens verantwoordelijk is voor de aansturing van de ambtelijke organisatie van de MRDH. Het Algemeen Bestuur wordt geadviseerd door de adviescommissies en de rekeningcommissie. De voorzitter van de MRDH vertegenwoordigt de MRDH naar buiten toe en zit vergaderingen van het AB en DB voor. Inhoudelijke besluiten worden grotendeels genomen binnen de bestuurscommissies. Deze voorstellen worden ingebracht via het presidium Va/EV al dan niet voorzien van een advies vanuit de adviescommissie.



Figuur 35 **Governance MRDH**

In de gemeenschappelijke regeling is opgenomen in welke gevallen een zienswijzenprocedure wordt gevolgd. Een dergelijke procedure houdt in dat gemeenteraden hun zienswijze kunnen geven op een voorgenomen besluit van een bestuurscommissie of het algemeen bestuur. Deze zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming. Worden zienswijzen niet overgenomen dan wordt dit gemotiveerd door de bestuurscommissies of het algemeen bestuur.

Ambtelijke voorbereiding besluitvorming

De besluitvorming wordt ambtelijk voorbereid door de MRDH-organisatie in afstemming met ambtenaren van de deelnemende gemeenten. Agendapunten voor de bestuurscommissies worden voorbesproken in respectievelijk het **ambtelijk overleg EV** en het **ambtelijk overleg Va**. Per gemeente neemt één ambtenaar deel aan deze overleggen. De agendapunten voor het algemeen bestuur worden voorbesproken in het **coördinatorenoverleg**, waaraan de (bestuurs)adviseurs van de gemeenten deelnemen.

Bij de tussenevaluatie in 2017 werd geconstateerd dat het ambtelijke netwerk tussen gemeenten en MRDH is in ontwikkeling was. De oordelen over het netwerk waren wisselend. Het contact tussen de gemeenten was toegenomen ten opzichte van de situatie daarvoor maar ook nog diffuus. Er was onduidelijkheid over welke overleggen er nu precies naast elkaar bestonden. Inmiddels zijn bovengenoemde netwerken stevig geworteld in het besluitvormingsproces van de MRDH. Naast deze “vaste” netwerken worden ook (ad hoc) ambtelijke werkgroepen in het leven geroepen. Bijvoorbeeld rondom de strategische agenda of het uitvoeringsprogramma EV. Aan deze werkgroepen wordt dan door een deel van de gemeenteambtenaren deelgenomen.

Informatievoorziening besluitvormingsproces

Ter voorbereiding op besluitvorming in formele gremia wordt een vergaderset aangeleverd. Dit bestaat uit de agenda, agendaposten en de bijhorende bijlagen. De agendapost geeft bij het agendapunt in het kort weer waar het besluit om draait, wat van het gremium verwacht wordt en welk besluit wordt voorgesteld of wat voor advies wordt gevraagd.

Er wordt een termijn van twee weken voor de vergadering aangehouden voor verzending van de vergaderset. Deze termijn wordt doorgaans gehaald waar het gaat om reguliere vergaderonderwerpen. Als het gaat om urgente onderwerpen of zogenoemde ‘binnenvliegers’ kan het zijn dat de stukken later worden verzonden.

Monitoring

Ten behoeve van de verantwoording en (bij)sturing worden de prestaties van de MRDH op hoofdlijnen gemonitord. De belangrijkste verantwoordingsdocumenten zijn de jaarverslagen en bestuursrapportages. Daarin is opgenomen welke resultaten zijn geboekt in relatie tot de doelstellingen van de MRDH. Verder worden programma’s geëvalueerd en wordt door de MRDH bijgedragen aan overkoepelende (landelijke) monitoringsinstrumenten.

Uit het rapport van de Rekenkamer Rotterdam komt naar voren dat de huidige wijze van verantwoording door de MRDH, op het gebied van economisch vestigingsklimaat, vooral inzicht geeft in uitgevoerde activiteiten. Het wordt daarmee echter niet duidelijk wat de effecten van deze activiteiten zijn en of doelstellingen daarmee worden bereikt.[100] Naar aanleiding hiervan zijn in de huidige strategische agenda indicatoren opgenomen bij doelstellingen en wordt door de MRDH gewerkt aan het opzetten van een meer uitgebreide monitoringsstructuur. In de nieuwste strategische agenda wordt daarvoor beschreven welke rol, maar ook verwachte resultaten en impact van effecten de MRDH-activiteiten bewerkstelligen.

Formele gremia MRDH

Het **algemeen bestuur** is het hoogste besluitvormende orgaan van de gemeenschappelijke regeling. Het algemeen bestuur is verantwoordelijk voor afstemming en integrale besluitvorming en voor het boeken van resultaten,[101] in lijn met de doelstellingen van de MRDH. Gemeenten kiezen zelf een vertegenwoordiger uit het college of de raad. In de praktijk heeft het algemeen bestuur altijd bestaan uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten en de portefeuillehouders verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat van Rotterdam en Den Haag. De vergaderingen van het algemeen bestuur zijn openbaar. Het algemeen bestuur komt circa 5 keer per jaar bij elkaar. Het algemeen bestuur stelt de strategische agenda’s en de begroting vast en stelt daarmee de kaders waarbinnen de MRDH haar werk moet doen. Daarnaast is het algemeen bestuur verantwoordelijk voor het instellen van de bestuurscommissies en adviescommissies. Het is sinds 2018 formeel mogelijk om (als burger) in te spreken bij vergaderingen van het algemeen bestuur. Hiervan wordt beperkt gebruik gemaakt.

Het **dagelijks bestuur** bestaat uit vijf door het algemeen bestuur uit zijn midden aangewezen leden aangevuld met de

100 Rapport Rekenkamer Rotterdam, p. 20-21.
101 Toelichting bij de regeling.

burgemeesters van Rotterdam en Den Haag. Het dagelijks bestuur stuurt de ambtelijke organisatie van de MRDH aan. Daarnaast vormt het dagelijks bestuur het voorportaal voor het algemeen bestuur. Het dagelijks bestuur komt circa 6 keer per jaar bij elkaar. De vergaderingen van het dagelijks bestuur zijn besloten.

De MRDH heeft sinds de oprichting twee **bestuurscommissies**. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit (bestuurscommissie Va) en de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (bestuurscommissie EV). Het algemeen bestuur heeft aan de **bestuurscommissie Va** zijn wettelijke bevoegdheden inzake verkeer en vervoer overgedragen. Dit betekent dat de bestuurscommissie Va, en dus niet het algemeen bestuur, verantwoordelijk is voor besluitvorming met betrekking tot verkeer en vervoer. De bestuurscommissie Va bestaat uit de portefeuillehouders verkeer en vervoer van de deelnemende gemeenten en komt circa 10 keer per jaar bijeen. De **bestuurscommissie EV** is door het algemeen bestuur ingesteld ter behartiging van taken op het terrein van de economische ontwikkeling van de MRDH, waaronder het ontwikkelen en realiseren van beleid en het nemen van maatregelen ter versterking van het economisch vestigingsklimaat. Deze bestuurscommissie bestaat uit de portefeuillehouders economie van de 21 gemeenten en komt circa zes keer per jaar bijeen.

De vergaderingen van de bestuurscommissies zijn deels openbaar en deels besloten. Het is sinds 2018 formeel mogelijk om (als burger) in te spreken bij vergaderingen van de bestuurscommissie. In de afgelopen jaren zijn er regelmatig insprekers geweest in de bestuurscommissie Va. Bijvoorbeeld rondom het plan Toekomstvast tramnet hebben inwoners en vervoerders ingesproken.

Beide bestuurscommissies hebben sinds 2017 een **presidium**. De presidia zijn in 2017 ingesteld om de vergaderingen van de bestuurscommissies voor te bereiden. Het doel hiervan was om slagvaardiger en efficiënter te opereren en zo sneller resultaten te boeken. Het idee was dat er meer ruimte en tijd voor strategische verdieping en bestuurlijke discussie tijdens de bestuurscommissie-vergaderingen zou ontstaan en bestuurlijk eigenaarschap zou worden versterkt.[102] Binnen dit presidium is een portefeuilleverdeling gemaakt. De portefeuillehouders hebben als taak om voorstellen die binnen hun portefeuille vallen in de bestuurscommissie in te brengen. Beide presidia bestaan uit 8 leden. Portefeuillehouders zijn tevens aanwezig bij vergaderingen van de adviescommissie waar een voorstel uit hun portefeuille besproken wordt.

De MRDH heeft sinds de oprichting twee **adviescommissies**. De adviescommissie Vervoersautoriteit en de adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat. Deze adviescommissies bieden raadsleden volgens de toelichting de mogelijkheid rechtstreeks met elkaar en met het algemeen bestuur en/of de bestuurscommissies de dialoog aan te gaan. Beide adviescommissies kunnen advies geven over voorgenomen besluitvorming door de betreffende bestuurscommissie en het algemeen bestuur. Dit doen zij op verzoek van het algemeen bestuur of de bestuurscommissies. In ieder geval op het moment dat een zienswijzenprocedure wordt doorlopen geeft de adviescommissie advies. In de praktijk wordt de adviescommissie over alles wat met beleidsontwikkeling te maken heeft geconsulteerd. Bijvoorbeeld over de bijdrageregeling of over het proces van deze evaluatie van de MRDH wordt de adviescommissie ook om advies gevraagd. Het komt zelden voor dat de adviescommissies ongevraagd advies uitbrengen. Een recent voorbeeld waarin dit wel is gebeurd is een advies over het laten (door)rijden van nachtbussen.

AC	Datum	Aantal gemeenten	Aantal raadsleden
VA	23/08/2023	16	27
VA	11/10/2023	13	16
VA	06/11/2023	12	17
VA	17/01/2024	19	29
VA	20/03/2024	16	23
EV	23/08/2023	16	23
EV	11/10/2023	13	17
EV	06/11/2023	10	15
EV	20/03/2024	12	16
EV	22/5/2024	14	16
RC	05/06/2023	10	11
RC	11/12/2023	10	10
RC	27/05/2024	13	14

Figuur 36 ?

Het advies dat adviescommissies geven is een regionaal advies, waarbij ook minderheidstandpunten opgenomen kunnen worden. In de regel worden deze adviezen overgenomen door het algemeen bestuur en de bestuurscommissies.

102 Tussenevaluatie 2017 p. 13

In een reactiebrief wordt door deze gremia beschreven hoe met het advies vanuit de adviescommissies is omgegaan. Naast deze formele bevoegdheden worden adviescommissies vroegtijdig betrokken bij strategische vraagstukken, zo bestaat beschreven in de MRDH-werkwijzer.[103] Zo zijn er diverse sessies georganiseerd in het kader van de totstandkoming van de huidige strategische agenda. Daarnaast wordt tijdens informatiesessies die speciaal voor raadsleden worden georganiseerd in de aanloop naar aan adviesvergadering dieper ingegaan op de thematiek. Beide adviescommissies bestaan uit twee raadsleden van elke gemeente. In figuur 36 is de aanwezigheid opgenomen van raadsleden bij vijf recente vergaderingen van de adviescommissies.

In het rapport van de Rekenkamer Rotterdam (2022) is over de adviescommissie EV opgenomen dat deze in de huidige opzet en uitvoering onvoldoende bij de rol en positie van raadsleden past. In de adviescommissie moet meer ruimte zijn om met elkaar van gedachten te wisselen, met meer focus op strategische zaken, zo wordt aangegeven. Op dit moment zijn de adviezen teveel gericht op operationele en tactische onderwerpen die vanuit ambtelijk perspectief (van zowel de MRDH als gemeenten) relevant zijn. Door deze adviezen meer op strategisch niveau in te steken, zullen adviesaanvragen beter passen bij de rol van raadsleden, zo stelt de Rekenkamer Rotterdam. Een dergelijke insteek vraagt ook meer voorbereidingstijd voor raadsleden, zodat zij zowel binnen de gemeente als met raadsleden van andere gemeenten kunnen afstemmen. Dit betekent mogelijk dat het aantal adviesaanvragen en de jaarlijkse frequentie van overleggen moet worden teruggebracht, aldus de Rekenkamer Rotterdam.[104]

De **rekeningcommissie** heeft tot taak het jaarrekeningonderzoek uit te voeren en een verslag hiervan op te stellen en advies hierover uit te brengen aan het algemeen bestuur. De rekeningcommissie bestaat uit een raadslid per gemeente.

Informele gremia MRDH

Naast deze formele gremia zijn er in de loop der tijd diverse informele gremia toegevoegd. Dan gaat het om de AB-commissie regionale initiatieven en de aanvullende overlegstructuren. Voor de oprichting daarvan is een afwegingskader bestuurlijke tafels- en initiatieven.[105] Al deze gremia hebben een informele status. Dat wil zeggen dat hier geen formele besluitvorming plaatsvindt.

- De **AB-commissie regionale initiatieven** is in 2020[106] gestart. Het is geen formele adviescommissie maar de commissie kan wel het AB van advies voorzien. In de commissie worden lokale projecten met regionale impact besproken met als doel deze beter voor het voetlicht te brengen in het AB. Wij hebben begrepen dat de commissie is ontstaan als “tegenhanger” van de groeiagenda om juist ook kleinere initiatieven op de kaart te zetten. Inmiddels heeft het zich geëvolueerd tot een denktank waarin onder andere over het thema brede welvaart wordt gesproken. Aan de commissie wordt deelgenomen door de burgemeesters van Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Maassluis, Nissewaard, Schiedam, Vlaardingen, Wassenaar en Westland. De MRDH-organisatie faciliteert dit overleg en bereidt het overleg voor.

- De **Bestuurlijke Tafel Groenblauwe Leefomgeving** is opgericht in december 2020[107] voor meer structurele financiering en bestuurlijke borging van de groenblauwe leefomgeving in lopende projecten en andere beleidsdomeinen. Zo moet de verbinding tussen de infrastructuur, verstedelijking en de omliggende natuur- en recreatiegebieden worden versterkt.[108] De MRDH faciliteert de Groenblauwe Tafel, maar is niet verantwoordelijk voor de inhoud en zal daar ook geen trekker van zijn. Mocht het leveren van inhoud aan de orde zijn dan doet de MRDH dit als lid van of deelnemer aan de tafel.[109]

In de tussenevaluatie 2022 wordt geadviseerd om met name kritisch te kijken op doel, reikwijdte en nut en noodzaak van de diverse hulpstructuren en waar mogelijk de aan het AB-gerelateerde commissies terug te brengen naar het AB. Aanbevolen wordt de werking van deze commissies met enige regelmaat te evalueren.

6.2.2 Ambtelijke ondersteuning

De MRDH wordt ondersteund door een werkorganisatie: de MRDH-organisatie. Aan het hoofd van deze organisatie staat de secretaris-algemeen directeur MRDH. Zij is eindverantwoordelijk voor de organisatie. Binnen de **afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer** staat de uitvoering

103 MRDH Werkwijzer 2022.
104 Rapport Rekenkamer Rotterdam, p. 21.
105 Daarnaast zijn het presidium Va en presidium EV ingesteld.
106 Microsoft Word - Oplegmemo MRDH informatievoorziening raden Investeren in de Regio (sim-cdn.nl)
107 Blad gemeenschappelijke regeling 2021, 34 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)
108 Ruimte voor een titel (wassenaar.nl)
109 Strategische Agenda 2023-2026, p. 64

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. Binnen de **afdeling Economisch Vestigingsklimaat** staat de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de manager. De MRDH heeft drie bureaus voor de uitvoering van stafzaken. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, ICT en facilitaire zaken/huisvesting.

De MRDH-organisatie schommelt qua omvang tussen de 88 en 99 fte verdeeld over verschillende afdelingen. De naamgeving van de afdelingen is in de loop der tijd gewijzigd. In het kader van de vergelijkbaarheid van de jaarlijkse cijfers maken we onderstaand onderscheid tussen de afdeling bedrijfsvoering, verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat.

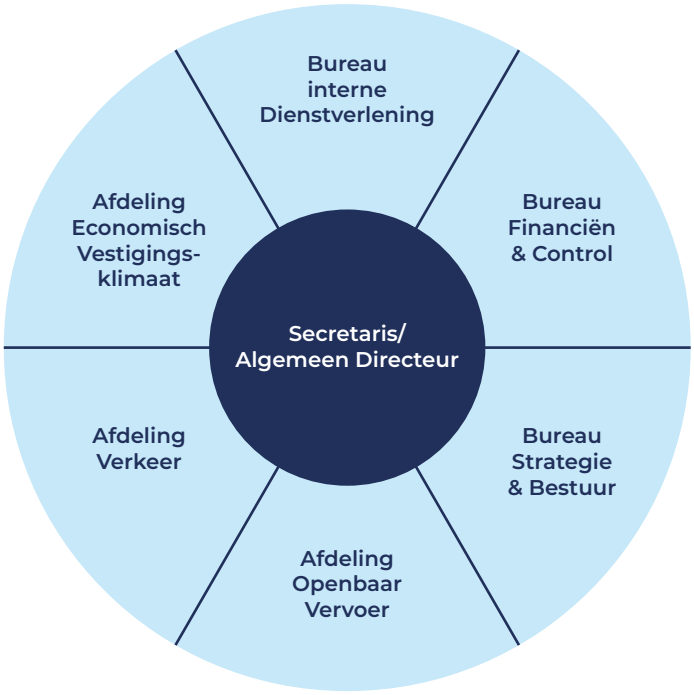
Tabel 2 **Ontwikkeling organisatie in fte**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Secretaris/ Algemeen Directeur	1	1[110]	1	1	1	1	1	1	1
Bedrijfsvoering	26,1	26,1	21,6	27,6	28,6	29,6[111]	29,6	29,6	29,6
Afdeling Verkeer en OV (eerder Vervoers-autoriteit)	56	56	56	52	49	49	49	52	52
Afdeling economisch vestigings-klimaat	9	9	12	10	10	10	10	10	10
Overig	6,9[112]	6,9[113]	6,9[114]		1[115]				
Totaal	**99**	**99**	**97,5**	**90,6**	**88,6**	**89,6**	**89,6**	**92,6**	**92,6**

Naast de vaste formatie wordt door de MRDH ook ingehuurd. In onderstaande tabel zijn de bedragen voor inhuur opgenomen in de periode 2018-2023. Deze bedragen laten een stijgende lijn zien.

Jaar	Bedrag
2023	1.176.681
2022	858.744
2021	722.130 (inclusief inhuur HRM)
2020	792.997 (inclusief inhuur HRM)
2019	514.011
2018	470.367

Ontwikkeling ambtelijke organisatie



Figuur 37 **Inrichting ambtelijke organisatie MRDH**

Sinds de oprichting van de MRDH is een aantal grotere wijzigingen geweest binnen de ambtelijke organisatie. Deze organisatie bestond bij de oprichting uit drie directies (bedrijfsvoering, Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat) met elk een directeur waarbij de Secretaris Generaal (ook) directeur was van Bedrijfsvoering. Dit is in de loop der tijd een aantal keer aangepast. Bedrijfsvoering werd opgesplitst in Bureau Middelen & Control en Bureau Strategie en Bestuur en de Directie vervoersautoriteit in de afdelingen Openbaar vervoer en Verkeer. Nog later (2019) werden de

110 De functie van Secretaris-Generaal wordt voor 0,4 fte ingevuld via een detachering van de gemeentesecretaris. van Den Haag mw. A.W.H. Bertram (16 uur per week). De gemeentesecretaris van Den Haag wordt voor 100% betaald door de gemeente Den Haag en is daarvan voor 40% gedetacheerd bij de MRDH als secretaris-generaal. De MRDH vergoedt 40% van de kosten aan de gemeente Den Haag.
111 Wijziging stafafdelingen: Bureau Middelen en Control (BMC) werd Bureau Financiën & Control met focus op financiën en juridische zaken; introductie van Bureau Interne Dienstverlening.
112 Tijdelijk boven formatieve medewerkers ten laste van BDU.
113 Tijdelijk boven formatieve medewerkers ten laste van BDU.
114 Tijdelijk boven formatieve medewerkers ten laste van BDU.
115 Reservering ontwikkelagenda.

directies vervangen door afdelingen en was er met de Secretaris-Algemeen directeur sprake van een eenhoofdige directie.

In 2020 wordt de bedrijfsvoering opnieuw ingericht en ontstaat het bureau interne dienstverlening dat direct onder de Algemeen directeur valt. Het doel van deze wijzigingen was om te komen tot een meer samenhangende en slagvaardige sturing, minder hiërarchie (meer eenheid van leiding en integraliteit), meer efficiency en een effectievere taakverdeling met een scherper escalatiemodel.

Ook de rol van **secretaris/algemeen directeur** is sinds de oprichting een aantal keer gewijzigd. Bij oprichting betrof het een functie van 1 fte. Kort na oprichting (per 1 april 2015) werd de functie ingevuld via een detachering van de toenmalig gemeentesecretaris van Den Haag voor 0,4 fte. Deze bleef dit doen gedurende 2016 en (vrijwel geheel) 2017. Vervolgens werd een waarnemend secretaris-algemeen directeur aangesteld met een dienstverband 0,74 fte. Per 1 september 2021 is de huidige secretaris-algemeen directeur fulltime in functie.

MRDH support

In 2023 is MRDH support opgericht. Dit team van vier medewerkers ondersteunt gemeenten bij de uitvoering van de regionale opgaven uit de strategische agenda. De essentie van de oprichting van MRDH support is de bijdrage die het kan leveren aan realisatie van inhoudelijke doelstellingen en het voorkomen van onderbesteding. MRDH-support is erop gericht de uitvoeringskracht bij gemeenten te vergroten.

Er zijn opdrachten uitgevoerd voor de gemeente Rijswijk (subsidieverlening en opdrachtgeverschap mobiliteit), gemeente Westland (programmamanagement gebiedsuitwerking Westland) en gemeente Krimpen aan den IJssel (projectleiding economische ontwikkeling). Het initiatief voor de inzet ligt bij gemeenten, MRDH zoekt met gemeenten actief naar mogelijkheden voor inzet van MRDH Support.

Ambtelijke ondersteuning deelnemende gemeenten

Bij oprichting van de MRDH was een van de overwegingen dat de MRDH ook de bestaande expertise binnen de deelnemende gemeenten zou kunnen benutten. In dat kader werd voor de uitvoering van de inhoudelijke agenda's een flexibele schil van gedetacheerde ambtenaren uit de deelnemende gemeenten bedacht, zo is opgenomen in het rapport van de tussenevaluatie 2017. Wij hebben geen document of besluit gevonden waarin dit ook daadwerkelijk beschreven staat.

Bij de tussenevaluatie in 2017 werd geconstateerd dat deze flexibele schil in de praktijk niet van de grond kwam. Destijds werd aanbevolen dat gemeenten zich ruimhartig moesten opstellen in het beschikbaar stellen van ambtelijke capaciteit aan de samenwerking. Om onderling goede afspraken te maken over het organiseren van de benodigde capaciteit binnen de gemeenten werd tevens aanbevolen het MRDH-gemeentesecretarissenoverleg te activeren. Het algemeen bestuur nam deze aanbevelingen over en gaf daarbij aan dat hiermee ook meer uitvoering gegeven kon worden aan het koppelen van gemeentelijke doelstellingen aan de MRDH-strategie. Hiertoe zou een voorstel worden uitgewerkt door de gemeentesecretarissen en de MRDH-directie. Deze aanbevelingen zijn in de tussentijd niet van de grond gekomen omdat in 2017 is besloten een organisatieverandering door te voeren waarbij de flexibele schil is beëindigd. Hierover is in de jaarrekening 2017 opgenomen dat de flexibele schil is omgezet in vaste functies dan wel is toegevoegd aan het benodigde flexibele inhuurbudget.

Daarnaast spelen gemeenteambtenaren, waaronder griffiers, een rol in het voorbereiden van de inbreng van hun eigen bestuurders en/of gemeenteraad. De wijze waarop dit invulling krijgt verschilt sterk per gemeente. In de tussenevaluatie 2017 kwam naar voren dat qua ambtelijke ondersteuning binnen gemeenten de verschillen groot zijn. De omvang van de gemeente speelt daarbij een rol maar ook het ambitieniveau binnen een gemeente. Dit is in de loop der tijd niet veranderd. Ook door griffiers wordt uiteenlopend invulling gegeven aan hun rol. Dit varieert van "doorgeefluik" tot het actief ondersteunen en faciliteren van raadsleden. Bij de tussenvaluatie in 2017 is aanbevolen dat griffiers elkaar meer opzoeken. Griffiers spreken elkaar inmiddels jaarlijks over de planning voor het daaropvolgende jaar. Daarnaast is in samenspraak met griffiers een MRDH-introductieprogramma ontwikkeld voor raadsleden.

Binnen de MRDH zijn daarnaast meerdere ambtelijke werkgroep actief. De Rekenkamer Rotterdam gaf hier eerder over aan: "binnen de MRDH zijn werkgroepen actief op het gebied van digitalisering, digitaal mkb-beleid, 5Gantennebeleid, vrijetijdseconomie, campusontwikkeling en werklocaties. De werkgroepen dekken bijna alle doelstellingen uit de Strategische Agenda af. De netwerken sluiten aan op de behoefte aan kennisoverdracht en leiden tot het beter benutten van expertise".

6.3 Beelden bij organisatie en samenwerking

Veel van de beelden die betrekking hebben op het functioneren van de organisatie hebben ook te maken met het thema democratische legitimiteit. We hebben ervoor gekozen de beelden die ook betrekking hebben op democratische legitimiteit terug te laten komen in hoofdstuk 5 en ze hier enkel kort aan te stippen.

Besluitvormingsproces

Het merendeel van de respondenten is tevreden over het verloop van het besluitvormingsproces. Er wordt gewezen op de ontwikkeling die het besluitvormingsproces heeft doorgemaakt sinds 2014. Er is ingezet op het verbeteren van de stukkenstroom, de inhoud van de stukken is verbeterd, de leesbaarheid is vergroot, stukken worden eerder verzonden en rollen en verantwoordelijkheden zijn duidelijker geworden.

Tegelijkertijd klink er ook nog steeds vergelijkbare kritiek als bij eerdere tussenevaluaties. De stukken sluiten nog steeds onvoldoende aan bij gemeentelijke beleidsdoelstellingen en nog steeds klinkt kritiek op de hoeveelheid informatie. Zowel gemeenten als MRDH hebben daarin een rol te spelen zo wordt aangegeven. Ook geeft een deel van de betrokkenen, met name adviescommissieleden, aan dat nog steeds onduidelijk is wie (AC, BC, DB, AB) nu precies welke rol speelt binnen de besluitvorming.

Door enkele externe betrokkenen wordt nog aangegeven dat de besluitvorming traag is en niet het tempo van het bedrijfsleven volgt. Er wordt stroperigheid en juist weinig slagvaardigheid ervaren. Dit wordt soms als vervelend ervaren. Daar tegenover staan betrokkenen die juist weer wijzen op de slagvaardige besluitvorming binnen de bestuurscommissies.

Ambtelijke ondersteuning

Er is bij de deelnemers en externe partners overwegend waardering voor de MRDH-organisatie. De contacten zijn goed, de organisatie is servicegericht, staat klaar bij vragen en biedt goede ondersteuning aan deelnemers. Bij externe partners wordt met name hoog opgegeven over de contacten op het gebied van verkeer en vervoer. Zowel operationeel als op meer strategisch niveau verloopt de samenwerking goed, aldus respondenten. Op het gebied van Economisch Vestigingsklimaat is de relatie ook goed maar heeft het meer het karakter van bijpraten, zo wordt aangegeven.

Wel wordt door zowel interne als externe partners aangegeven dat iets meer initiatief, lef en innovatie mag worden getoond op de inhoud en op netwerkvorming. Economie, Verkeer en Vervoer hangen met veel andere thema's samen (wonen, energie, werkgelegenheid, ruimte, etc) en daarin mag de organisatie meer een rol pakken, zo geven sommige respondenten aan. Bijvoorbeeld door vroegtijdig aan te sluiten bij overleggen over gebiedsontwikkeling. Of door meer aanwezig te zijn op Europees niveau maar ook door in te springen op ideeën vanuit deelnemers.

MRDH support wordt in dat opzicht wel als een goed initiatief gezien waarmee MRDH ook meer in de uitvoering terecht komt in plaats van alleen het maken van plannen. Bijvoorbeeld bij de coördinatie van projecten die de gemeentegrens overstijgen zou MRDH-support een rol kunnen spelen, zo wordt aangegeven.

Er worden vraagtekens geplaatst bij de omvang van de MRDH-organisatie. Zowel door de deelnemers, als door sommige externe partners als door de organisatie zelf. De ambities zijn groot, zo wordt gesteld en deze kunnen niet allemaal worden waargemaakt gezien de omvang van de organisatie. Dit geldt vooral op het gebied van Economisch Vestigingsklimaat waarbij voortdurend wordt gewezen op het beperkte budget dat daarvoor beschikbaar is. De organisatie zit volgens betrokkenen niet ruim in haar jasje waardoor uitval direct tot problemen/ inhuur leidt en er minder ruimte is voor inzet op strategie en ontwikkeling. Deze geluiden komen vanuit de organisatie zelf maar ook van belangrijke samenwerkingspartners. Zij zien enerzijds de (positieve) ontwikkeling die de organisatie heeft doorgemaakt maar anderzijds ook de beperkingen van de organisatie. Een Vervoerregio Amsterdam heeft bijvoorbeeld in capaciteit (veel) meer ruimte om te lobbyen of om gemeenten extra te ondersteunen. Een enkeling maakt zich juist zorgen over de omvang. De belofte was een slanke organisatie en er zijn zorgen bij deze respondent dat de organisatie steeds groter wordt.

Wat daarbij volgens betrokkenen meespeelt is dat de deelnemers zelf een beperkte ambtelijke bijdrage leveren aan de MRDH. Er wordt wel deelgenomen aan werkgroepen en overleggen in het kader van het besluitvormingsproces maar aangegeven wordt dat dit vooral halen en minder brengen betreft. Dit wil overigens niet zeggen dat deze ambtenaren geen bijdrage leveren aan het goed functioneren van de MRDH maar dit is vooral gericht op ondersteuning van de eigen gemeente. Hier tegenover staat dat een enkele respondent zich juist zorgen maakt dat de MRDH wel rank en slank genoeg blijft.

Er is overwegend tevredenheid over het functioneren van het ambtelijk netwerk. Ook over de ambtelijke werkgroepen zijn betrokkenen positief. Wel is soms behoefte aan een duidelijker mandaat en positie binnen het besluitvormingsproces. Dit blijft soms vaag. Verder wordt gemerkt dat de organisatie haar best doet aan te sluiten bij gemeentelijke besluitvormingsprocessen. Dit gaat steeds beter maar hier is ook nog verbetering in mogelijk. Bijvoorbeeld het rekening houden met termijnen of interne participatieprocessen. Maar ook met de taal van een raadslid en de aansluiting bij gemeentelijke beleidsdoelstellingen.

Over het overleg tussen griffiers en secretarissen wordt aangegeven dat dit niet echt van de grond is gekomen. Incidenteel is er afstemming maar dit had volgens betrokkenen weinig om het lijf. De meerwaarde van een dergelijke afstemming wordt door sommigen wel gezien maar het animo hiervoor is ook afhankelijk van de aandacht binnen de eigen gemeente voor de MRDH.

6.4 Reflectie op organisatie en samenwerking

De MRDH is erin geslaagd om de samenwerking tussen de gemeenten te bevorderen. De gemeenten weten elkaar te vinden, de sfeer is goed en ook tussen de grote gemeenten binnen de samenwerking (Rotterdam en Den Haag) zijn de verhoudingen goed. Daarmee ligt er een goede basis voor onderlinge samenwerking. Daarnaast functioneert het besluitvormingsproces naar behoren maar kent dit wel zijn uitdagingen. De ambtelijke organisatie is ondersteunend aan de samenwerking maar lijkt redelijk strak in zijn jasje te zitten. Dit zorgt ervoor dat de capaciteit vooral gericht is op het draaiende houden van de samenwerking en minder op ontwikkeling.

De belofte van een lichte, effectieve, slagvaardige en efficiënte samenwerking is deels waargemaakt

Bij de oprichting van de MRDH was de wens dat de samenwerking slagvaardig, efficiënt, licht en effectief zou zijn. Ook moest gebruik gemaakt worden van de capaciteit en expertise van de deelnemers om te voorkomen dat een (te) grote ambtelijke organisatie zou worden opgetuigd. Dit is echter niet hoe de samenwerking zich in de praktijk heeft ontwikkeld.

Een relatief zware governance en besluitvormingsproces

De MRDH heeft een relatief zware governance en besluitvormingsstructuur met een algemeen bestuur, dagelijks bestuur, twee bestuurscommissies, drie adviescommissies en diverse presidia. Daarmee is bestuurlijk gezien geen sprake van een lichte en slagvaardige samenwerking. De vraag is echter of je dit überhaupt moet willen binnen een samenwerkingsverband waarin op uiteenlopende taken wordt samengewerkt en grote geldbedragen omgaan. Wij zijn van mening dat dit geen doel op zich zou moeten zijn.

Wij constateren dat door de MRDH stevig is geïnvesteerd in de governance en het besluitvormingsproces. Het effect daarvan is dat er in de loop der jaren steeds meer bij is gekomen en weinig af is gegaan. Zo zijn er door het bestuur diverse presidia en informele gremia ingesteld. Verder zijn er steeds meer sessies voor leden van adviescommissies die inmiddels ook werken met zogenoemde preadvisering en op vrijwel alle besluiten gevraagd worden te adviseren. Dit is enerzijds begrijpelijk omdat je de adviescommissies niet wilt passeren en in positie wilt brengen ergens iets van te vinden, anderzijds is soms de vraag wat hier de toegevoegde waarde van is. In lijn met eerdere evaluaties en onderzoeken zijn wij van mening dat in de adviescommissies een meer strategisch gesprek over inhoudelijke thematiek plaats zou moeten vinden.

Een ander gevolg van de relatief zware governance is dat het besluitvormingsproces complex en daardoor ook ondoorzichtig wordt. Dit gaat ten koste van de transparantie en daarmee de legitimiteit van besluitvorming (zie ook hoofdstuk 5).

Er wordt geen gebruik gemaakt van gemeentelijke expertise

Het idee was dat door de MRDH mede gebruikt gemaakt zou worden van ambtelijke expertise van de deelnemende gemeenten. Dit is echter nooit echt van de grond gekomen en dit idee is op enig moment ook losgelaten. Wij begrijpen waarom dit ooit de gedachte was maar vinden het idee niet realistisch. Binnen vrijwel geen enkele regio lukt het om tussen gemeenten onderling structureel ambtelijke capaciteit te organiseren ten behoeve van de samenwerking.

Gemeentesecretarissenoverleg en griffiersoverleg komen niet van de grond

Het overleg van gemeentesecretarissen zou er in onze ogen vooral op gericht moeten zijn om de ambtelijke capaciteit voor de samenwerking te organiseren. Nu deze gedachte door de

MRDH is losgelaten lijkt dit overleg minder relevant. Maar in het ontbreken van dit overleg zien wij toch een gemis. Secretarissen kunnen namelijk een rol spelen in het slaan van een brug tussen regionale doelstellingen en resultaten enerzijds en lokaal beleid anderzijds. En dat is juist een terrein waar de MRDH en individuele gemeenten nog stappen in kunnen zetten. Hoewel het overleg tussen vakdirecteuren daar ook een belangrijke rol in kan spelen. Daarnaast kunnen de secretarissen een rol spelen bij het ondersteunen van hun college, de binnengemeentelijke klankbordgroep en raadsleden die lid zijn van de adviescommissies. Om goed invulling te kunnen geven aan laatstgenoemde taak is ambtelijke ondersteuning in onze ogen namelijk onmisbaar.

Ook de griffie heeft hierin een rol te spelen. Maar ook bij het inwerken van raadsleden en bij het goed laten verlopen van de binnengemeentelijke besluitvorming in relatie tot de MRDH. Er is een jaarlijks overleg maar dit leidt in onze ogen niet tot een netwerk dat nodig is om gemeenteraadsleden eenduidig te kunnen ondersteunen.

De MRDH-organisatie levert een belangrijke bijdrage aan de resultaten van de MRDH – Daarbij ligt de focus op uitvoering en minder op ontwikkeling

De formatie van de MRDH-organisatie lijkt relatief krap. Daarbij baseren we ons op gesprekken met medewerkers, bestuurders maar ook met externe partners en de VRA. Door deze krappe bezetting richt de MRDH-organisatie zich vooral op uitvoering van haar taken, en het draaiende houden van de samenwerking en het daarbij behorende besluitvormingsproces waardoor er minder tijd overblijft voor ontwikkeling en strategie, zo wordt breed aangegeven. Dat neemt niet weg dat de MRDH-organisatie in de afgelopen jaren een zeer belangrijke bijdrage heeft geleverd aan het boeken van (strategische) resultaten.

Zo is duidelijk dat de MRDH-organisatie op het gebied van bereikbaarheid stevig aan tafel zit in diverse overleggen en netwerken. De MRDH-organisatie heeft echt positie op dat vraagstuk en wordt daarin serieus genomen. Dit blijkt niet alleen uit de beelden van betrokkenen maar ook uit de belangrijke rol die de organisatie heeft gespeeld rondom bijvoorbeeld het MIRT en OV in coronatijd (zie ook hoofdstuk 3). Dit ligt anders voor Economisch vestigingsklimaat. Daarin heeft de MRDH-organisatie minder positie. Door externe partners wordt de MRDH gezien als een sympathieke partij waarmee af en toe wordt bijgepraat en waarmee de contacten zich in de afgelopen jaren goed hebben ontwikkeld. Binnen het mandaat en de mogelijkheden doet de MRDH-organisatie het dus goed. Tegelijkertijd wordt over de MRDH aangegeven dat ze geen substantiële bijdrage leveren aan de versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Voor de duidelijkheid: dat is geen verwijt van gesprekspartners richting de organisatie maar een constatering over de MRDH als geheel op het gebied van economisch vestigingsklimaat. Waar de MRDH voor staat economisch gezien is ook niet duidelijk voor de buitenwereld. Wij zijn van mening dat de beperkte formatie maar ook het ontbreken van een gedeelde visie daaraan ten grondslag ligt (zie ook hoofdstuk 4). Dit wil overigens niet zeggen dat de MRDH geen resultaten heeft bereikt op het gebied van economisch vestigingsklimaat (zie ook hoofdstuk 4).

Verder constateren wij dat de MRDH-organisatie zich in de afgelopen jaren heeft ontwikkeld in het naar buiten treden. Er wordt actiever deelgenomen aan netwerken en overleggen en soms lukt het daarin een leidende rol te spelen. Zeker op het gebied van verkeer en vervoer. Door beperkte capaciteit en in het geval van EV door het ontbreken van een duidelijke koers blijft het bij een deel van deze netwerken bij deelname in plaats van een meer initiërende rol. Een ander voorbeeld van naar buiten treden is MRDH-support die gemeenten kan ondersteunen bij lokale realisatie van regionale doelstellingen.

Tot slot constateren wij dat in de nieuwe strategische agenda meer focus is aangebracht binnen economisch vestigingsklimaat. Hoewel dit in de buitenwereld nog niet als zodanig wordt herkend, is het mogelijk dat hierdoor gerichter op ontwikkeling kan worden ingezet. Bovendien lukt het de MRDH op bepaalde thema's (zoals de inzet op campussen) wel degelijk om resultaat te boeken mede door de goede inzet van de organisatie.

BIJLAGE 1

Evaluatiekader

Onderwerp	Doelstelling(en)		
1. (In welke mate) zijn de doelstellingen van de regeling uit 2014 behaald?			
1a. Publieke waarde			
	2014-2023 **Delegatiebesluit Vervoersautoriteit MRDH 2015**	**2014-2019** **Strategische Bereikbaarheids-agenda Vervoers-autoriteit MRDH (juli 2013)**	**2019-2023** **Strategische Agenda MRDH 2022 (2019)**
Bevorderen ontwikkeling van het samenhangende verkeer- en vervoers-netwerk in de regio	*Wettelijke taken verkeer en vervoer* • Het gaat om de Wet BDU verkeer en vervoer, Wet Infrastructuurfonds, Wet bereikbaarheid en mobiliteit, Wet van 24 april 1991, houdende regels met betrekking tot enkele specifieke uitkeringen aan provincies en gemeenten op he t terrein van Verkeer en Waterstaat, Wet personenvervoer 2000, Planwet verkeer en vervoer, Wet lokaal spoor	• Versterken economie door verbeteren interne en externe bereikbaarheid economische kerngebieden. • Verhogen kwaliteit internationaal concurrerende plekken en kwaliteit van andere woon- en werklocaties door aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van deze locaties te verbeteren • Vergroten van de kansen voor mensen - door toegang tot werk en voorzieningen binnen aanvaardbare reistijd en tegen redelijke prijs • Meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem • Kostenefficiënt en rendabel vervoersysteem, door optimaal gebruik van het beschikbare vervoersysteem en de ruimte daaromheen	• Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen • Verbetering kwaliteit en efficiency OV • Betrouwbaar op weg • Versnellen van innovatie in mobiliteit • Minder CO_2-uitstoot bij verkeer • Vergroten verkeersveiligheid • Werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties
	2014-2019 **Agenda Economisch Vestigingsklimaat (juni 2014)**		**2019-2023** **Strategische Agenda MRDH 2022 (2019)**
Verbetering van het economisch vestigings-klimaat[116]	• Meer agglomeratiekracht, behoud voordelen meerkernige stedelijke structuur • Meer kennisintensieve bedrijvigheid/ kenniswerkers werkzaam in MRDH • Meer werkgelegenheid/omzet in high-tech/mid-tech (maak)industrie • Transitie naar grondstof- en energiearme economie • Hoogwaardiger voorzieningenaanbod (groen, cultuur, leisure, detailhandel, onderwijs, woonmilieus)		• Stimuleren van innovatie en economische groei • Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt • Ruimte om te werken • Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor • Goede digitale connectiviteit • Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

116 Middels a) het verbeteren van welzijn, welvaart, woon- en werkklimaat van bewoners in de Metropoolregio, en b) het verbeteren van het economisch potentieel en de aantrekkelijkheid voor bedrijven in de Metropoolregio.

1b. Capaciteit				
	2014-2023 **Gemeenschappelijke Regeling MRDH (2014)**	**2017-2023** **Regionaal denken, lokaal doen! Tussenevaluatie MRDH (2017)**	**2022-2023** **Samenwerken maakt sterker: Tweede tussenevaluatie GR MRDH (2022)**	**2022-2023** **Bijdragen aan de regionale economie: onderzoek naar economisch programma MRDH (2022)**
Bevorderen van de samenwerking tussen de deelnemende gemeenten en de MRDH – en gebruikmaken van bestaande expertise binnen deelnemende gemeenten	*Samenwerking deelnemende gemeenten* • Slagvaardig en efficiënt samenwerken • Licht en effectief samenwerken • Goede organisatie van toegewezen taken (bv. op vlak van verkeer en vervoer; bij faciliterende en dienstverlenende taken; en met betrekking tot vertegenwoordiging naar andere gremia) *Gebruikmaken bestaande expertise* • Bestaande expertise binnen gemeenten benutten	*Governance-aanbevelingen* • Explicitering besluitvormingscyclus *Ambtelijke ondersteuning-aanbevelingen* • Ambtelijke capaciteit gemeenten meer gebruiken • Activatie MRDH gemeentesecretarissen-overleg • Stimuleren contact griffiers *Interne informatievoorziening en communicatie-aanbevelingen* • Verbetering behapbaarheid stukkenstroom • Inrichten digitaal informatiesysteem stukkenstroom	*Implementeren aanbevelingen eerste tussenevaluatie* • MRDH-verhaal versterken • Gesprek voeren over betrokkenheid MRDH bij belendende beleidsvelden *Verhelderen van het governancemodel van de MRDH-aanbevelingen* • gesprek op gang brengen over positionering en rollen adviescommissies en rol werkorganisatie MRDH • Kritisch kijken naar doel, reikwijdte en nut en noodzaak van de diverse aanvullende bestuurlijke tafels • Aan het AB-gerelateerde commissies terugbrengen naar het AB en deze commissies met regelmaat evalueren	*Verbeteren van de opzet en invulling van de MRDH-aanbevelingen* • Heroverwegen opzet uitvoerende functie waarmee projecten in de regio worden gefinancierd • Formuleer concrete en meetbare doelstellingen in de nieuwe strategische agenda, inclusief inzet/rol MRDH

1c. Legitimiteit (input-throughput-output-feedback)				
	2014-2023 **Gemeenschappelijke Regeling MRDH (2014)**	**2017-2023** **Regionaal denken, lokaal doen! Tussenevaluatie MRDH (2017)**	**2022-2023** **Samenwerken maakt sterker: Tweede tussenevaluatie GR MRDH (2022)**	**2022-2023** **Bijdragen aan de regionale economie: onderzoek naar economisch programma MRDH (2022)**
De samenwerking democratisch gelegitimeerd vormgeven (o.a. betrokkenheid/ participatie[117] inwoners en maatschappelijke organisaties; en betrokkenheid gemeenteraden bij besluitvorming.	• Vernieuwende en transparante invulling aan democratische legitimiteit • Efficiënte en pragmatische van onderop gevoede democratisch gelegitimeerde samenwerking tussen gemeenten maar ook met andere partijen in en om de Metropoolregio • Goede invulling van besluitvorming in gemeenteraden (waarin raden de betrokkenheid voor een belangrijk deel zelf regelen, tijdig en effectief betrokken worden, met politieke verantwoording in de eigen raden, in een democratisch gelegitimeerd licht metropoolbestuur, waarbij gemeenteraden vooraf en effectief betrokken worden)	*Governance-aanbevelingen* • Inrichting/versterken MRDH-klankbordgroep per gemeente • Lichtere invulling adviescommissies *Interne informatievoorziening en communicatie-aanbevelingen* • Inrichting bredere online werkomgeving voor MRDH voor raadsleden • Geringe naamsbekendheid bij burgers niet problematiseren – organisatie richten op interne informatievoorziening en ondersteunen gemeenten • Raadsleden en bestuurders moeten over de MRDH communiceren (rol voor burgemeesters, lokaal/ in Den Haag/in Brussel)	*Verbetering van de eigen inbreng van gemeenten in de MRDH* • Actief gesprek voeren met gemeenten t.b.v. aandacht voor MRDH bij raadsleden • Best practices delen over hoe gemeenten eigen inbreng kunnen versterken	*Verbeteren van de opzet en invulling van de MRDH-aanbevelingen* • Aandacht voor monitoring en evaluatie om tussentijds raadsleden te informeren over voortgang doelen Strategische agenda; optimaliseren betrokkenheid gemeenteraden

2. Hoe is bijgedragen aan de drijvers achter deze samenwerking?	
2a. Drijvers achter samenwerking	
	2014-2023 **Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2014)**
Drijvers achter de samenwerking	• Samenhang binnen MRDH-regio (in de vorm van intensieve (verkeers-) bewegingen van bewoners en bedrijven ('daily urban system') • Op duurzame wijze meedoen in de Europese en wereldwijde competitie om bewoners, talenten en (internationale) bedrijven en bredere mondiale ontwikkelingen waarbij Metropoolregio's in toenemende mate bepalend zijn

117 Bij "participatie" kijken wij zowel naar participatie bij de MRDH (en beleid daarvoor); als naar participatie bij specifieke projecten van de MRDH.

BIJLAGE 2

Gesprekspartners

Intern

Gesprekspartner
Algemeen bestuur
Dagelijks bestuur
Bestuurscommissie vervoersautoriteit
Bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat
Adviescommissie vervoersautoriteit
Adviescommissie economisch vestigingsklimaat
MT MRDH
Algemeen directeur MRDH
Coördinatorenoverleg MRDH
Ambtelijk overleg vervoersautoriteit
Ambtelijk overleg economisch vestigingsklimaat

Extern

Gesprekspartners
Concessiehouders openbaar vervoer
HTM
RET
EBS
Partners verkeer en vervoer
Regiodirecties NS
Regiodirectie ProRail
Regiodirectie DOVA
Regio Rijkswaterstaat
Bestuurlijke partners
Ministerie van IenW
Ministerie van BZK
Ministerie van EZK
Provincie Zuid-Holland
Maatschappelijke organisaties
METROCOV (regionaal overlegorgaan OV)
Fietsersbond
VVN
Economische partners
Port of Rotterdam
Innovation Quarter
VNO-NCW West
Economic Board Zuid-Holland
Overige regio's (ambtelijk)
Drechtsteden
Holland Rijnland
Vervoerregio Amsterdam
Overig
Griffiers gemeente MRDH

BIJLAGE 3

Overzicht grote projecten (>5 miljoen)

Project	Bestedingen	Project Nummer(s)	Status	Categorie
Hoekse lijn	€ 350.091.649	RDRDM03055 en 19ROO0561	**Actie**: Ombouw van de spoorlijn tussen Hoek van Holland haven en Schiedam Centrum tot metrolijn, plus doortrekken van de lijn van Hoek van Holland haven tot aan hoek van Holland strand. Bij de ombouw zijn metrostations toegevoegd.	OV
Rotterdamsebaan	€ 77.440.291	02ADG001	**Actie**: Realisatie van een nieuwe wegverbinding met 2x2 rijstroken op de niveau van Onderliggend Wegennet tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Haagse centrumring (Mercuriusplein).	OV
Bijdrage A16 Rotterdam	€ 64.895.302	17WRO0279	**Actie**: Bijdrage voor inpassing van de nieuwe Rijksweg A16.	VV
Vervoerknoop BleiZo	€ 52.980.000	16OZO0027	**Actie**: Aanleg RandstadRail boven A12, de bouw van het station, een aantal maatregelen ketenvoorzieningen, zoals een fiets/voetbrug, fietsenstallingen en P&R voorziening. Sprinter, RandstadRail, buslijnen, auto en fiets komen samen bij het nieuwe station Bleizo op de spoorlijn Den Haag-Utrecht.	OV
Nieuw Waterland en Marathonweg	€ 25.015.753	19WDL0548, 19WRD0547, 19WVL0546 en 16WVL0052	**Actie**: Maatregelen voor de uitvoering van de regionale inpassingsvissie van de Blankenburgverbinding in de directe omgeving van het Project; (Maatregelen: 0-maatregelen, maatregelen uit het Landschapsplan en maatregelen op het Onderliggend Wegennet)	VV
Aanlanding HSE-CS	€ 21.258.111	10TDG0999	**Actie**: Aanlanding Haagse Startstation Erasmuslijn (HSE), eindhalte van de Erasmuslijn op niveau +2 boven de NS-sporen 11 en 12, boven het busplatform van Den Haag CS.	OV
Sint Sebastiaansbrug te Delft	€ 13.843.743	18OMR0451	**Actie**: Het vervangen van de Sint Sebastiaansburg te Delft, inclusief het geschikt maken van deze brug voor tramverkeer (Onderdeel van tramlijn 19 tussen Delft CS en de TU-wijk).	OV
Systeemsprong Sneltramtraject	€ 13.811.793	SRRE03053	**Actie**: De beveiliging optimaliseren van de Ahobs, Baan gebonden spoorbeveiligingsinstallaties in het spoorbeveiligingssysteem van het metro/sneltramnetwerk Rotterdam.	OV
Busstation Hart van Zuid	€ 11.000.000	21ORO0811	**Actie**: Bouw van een nieuw Busstation Hart van Zuid. Met o.a. verlengd bus viaduct, faciliteren van elektrisch laden van bussen, realisatie van een overdekte wachtruimte en een fietsenstalling.	OV
Gebiedsaanpak Wonen en Werken	€ 10.350.000	17MVO0176 en 16MVO0058	**Actie**: Met nieuwe aanbestedingen worden marktpartijen gestimuleerd om in de gebieden diensten-op-maat aan te bieden. Het verstrekken van beloningen met een spitsmijdproject op de knelpuntentrajecten helpt ondertussen mee om de doelgroepen alvast wakker te schudden.	VV
Netwerk RandstadRail lijnen 15, 16 en 17	€ 9.409.132	12TSH001	**Actie**: Geschikt maken van tramlijnen (RandstadRail lijnen 15, 16, en 17) en tramhaltes voor het nieuwe trammaterieel.	OV
Neherkade	€ 9.000.000	11ADG001	**Actie**: Ongelijkvloers maken van diverse kruisingen met de Neherkade in Den Haag, het aanbrengen van een middenberm.	VV
Hooipolderweg	€ 8.966.030	12ADM001	**Actie**: Aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg tussen de afrit A4 Woudseweg en de Reinier de Graafweg te Delft.	VV
Fietsviadcut A4 bij Ypenburg	€ 8.888.500	17FDH0266	**Actie**: Aanleg fietsviaduct A4 bij Ypenburg	VV

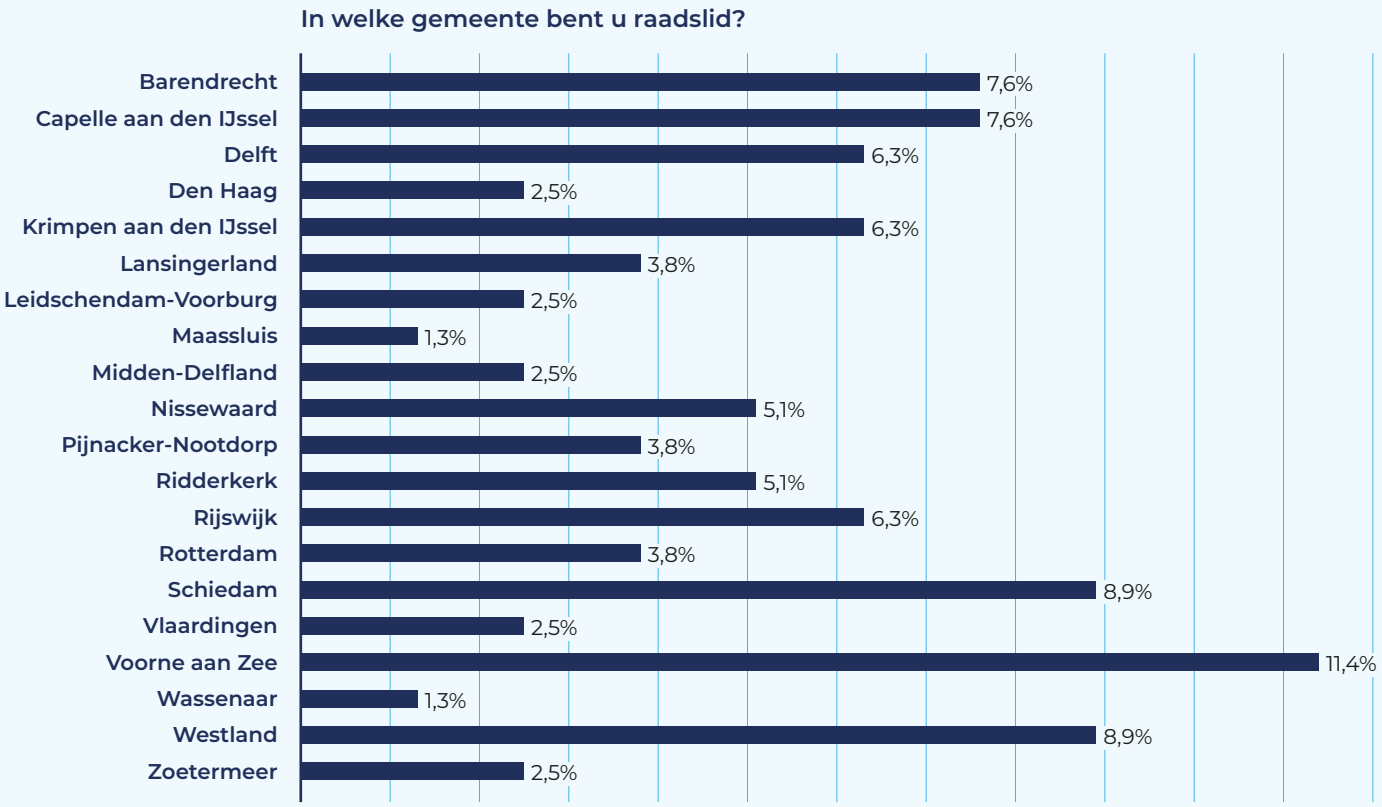
Grote kruising Algeracorridor	€ 8.232.500	20WKY0760	**Actie**: omvangrijke ingrepen gecombineerd met de reconstructie van de fundering van de Grote Kruising. De T-aansluiting Nieuwe Tiendweg – Albert Schweitzerlaan vervalt en de capaciteit van de kruising van de Nieuwe Tiendweg met de Boerhaavelaan wordt vergroot.	OV
Verbetering knooppunt Vijfsluizen	€ 7.862.000	16WVL0053	**Actie**: Het verbeteren van de capaciteit van knooppunt Vijfsluizen en het verhelpen van het doorstromingsprobleem op het OWN, wat doorwerkt naar het HWN, waardoor ook filevorming op de A4 wordt verminderd	VV
Knooppunt Alexander	€ 7.713.000	16ONS0037	**Actie**: Integratie van het metro- en treinstation tot één gebouw met korte overstapmogelijkheden metro – trein en een verbeterde wachttijdbeleving, goede aansluitingen op andere ketenvoorzieningen. Er komt een nieuw stationsgebouw. Het treinperron wordt met een bypass over het treinspoor kortgesloten met het metroperron richting centrum.	OV
Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Zuid	€ 7.643.052	18FPR0380	**Actie**: Een procedure wordt doorlopen ten behoeve van een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel voor ontsluiting tussen twee nieuwe eilandperrons (onderdeel van project viersporig station Rijswijk-Delft Zuid)	VV
Keerspoor RandstadRail	€ 6.923.203	18ORE0357	**Actie**: Een keervoorziening wordt gerealiseerd. Ten noorden van halte Pijnacker Zuid wordt een extra spoor aangelegd. Ook wordt de energievoorziening en spoorbeveiliging van de bestaande infrastructuur tussen het nieuwe keerspoor en station Rotterdam - CS aangepast. Bij het keerspoor worden geluidsbeschermende maatregelen genomen.	OV
Herinrichting busplatform Den Haag CS	€ 6.699.000	17ODH0299	**Actie**: Het aanpassen van het busplatform Den Haag Centraal en herinrichten van delen van het Prins Bernhardviaduct. De werkzaamheden betreffen herinrichting van het busplatform, een prettigere wachtruimte, dynamische en actuele reisinformatie en aanpassen van delen van het Prins Bernardviaduct.	VV
Tracédeel Scheveningseweg	€ 6.000.000	19ODH0516	**Actie**: Een aantal tracédelen is al aangepast naar 'Randstad Rail-kwaliteit' en een drietal tracédelen, te weten: van het Circusplein Scheveningen tot en met Kneuterdijk Den Haag, Rijswijk langs de Schie en in Delft vanaf de Papsouwselaan naar Delft Zuid moeten nog worden aangepast.	OV
Viersporigheid Schiedam	€ 5.586.300	21OPR0888	**Actie**: Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt door Prorail het project PHS Rijswijk - Rotterdam uitgevoerd met aanpassingen aan het spoor tussen Rijswijk en Rotterdam.	OV
Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	€ 5.450.000	HEHEW02866	**Actie**: Er wordt een nieuwe brug over het Kanaal door Voorne gerealiseerd, net ten zuiden van de lijn Brabersweg - Welleweg. Deze brug is de primaire ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein. Bij de aanlanding van de brug aan de westzijde wordt een kruispunt aangelegd (T-aansluiting).	VV
Aanpassen in- en uitgangen metrostation Dijkzigt	€ 4.690.500	16ORE0029	**Actie**: De gemeente Rotterdam heeft werkzaamheden gepland in de buitenruimte rondom het metrostation. De capaciteit van de in-/uitgangen van het metrostation Dijkzigt wordt uitgebreid, zodat passagiers comfortabel en veilig vanuit het metrostation de omliggende voorzieningen kunnen bereiken. Er wordt een extra uitgang van het metrostation gemaakt aan de oostzijde van de Zimmermanweg waardoor er een spreiding zal komen, waarmee er voldoende capaciteit is.	OV

BIJLAGE 4

Enquêteresultaten

In het kader van de evaluatie is een enquête gehouden onder raadsleden binnen de MRDH. Deze bijlage bevat een overzicht van de resultaten. Het totaal aantal respondenten is 79. Niet elke respondent heeft de enquête afgemaakt.

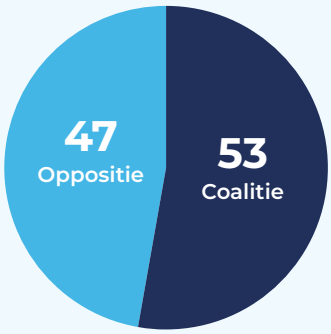
Blok 1: Algemene vragen



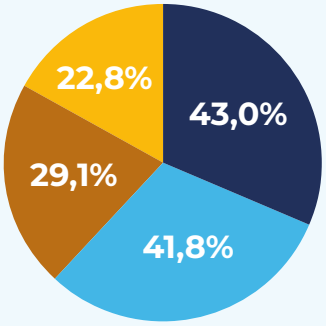
Gemeente onder Haaglanden of stadsregio Rotterdam?



Is uw partij lid van de coalitie of oppositie?

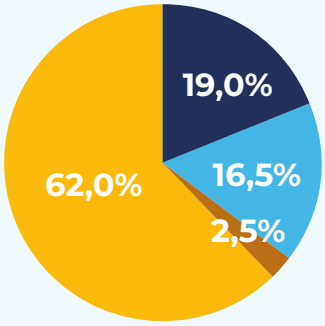


Valt een van de volgende doelen van de MRDH onder uw portefeuille?



- Bereikbaarheid/ verkeer en vervoer/ mobiliteit
- Economie
- Financiën
- Nee

Bent u lid van een adviescommissie van de MRDH?



- Ja, van adviescommissie Vervoersautoriteit
- Ja, van adviescommissie Economisch vestigingsklimaat
- Ja, van de Rekeningcommissie
- Nee

In welke mate bent u geïnteresseerd in wat zich binnen de MRDH afspeelt?

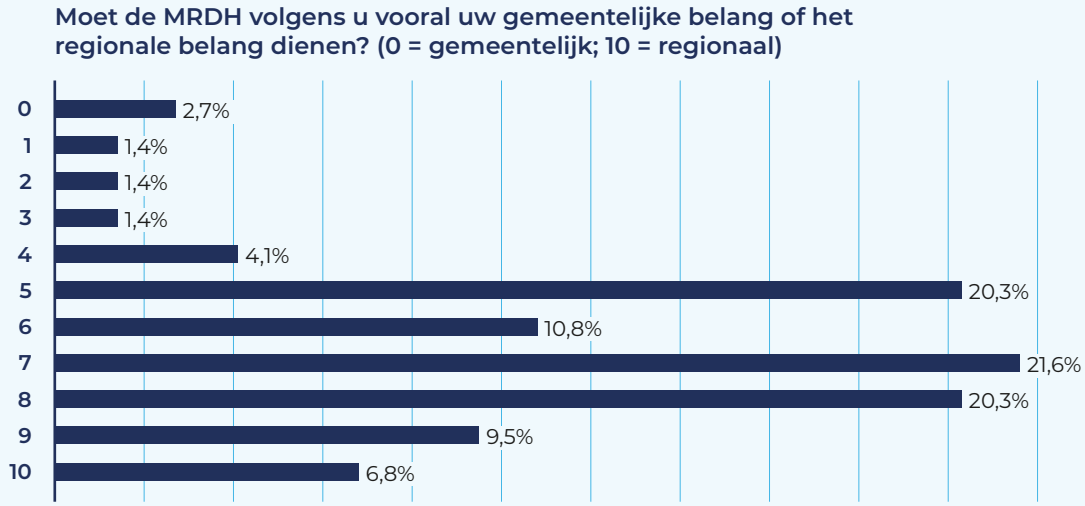


zeer grote mate | grote mate | neutraal | kleine mate | zeer kleine mate

Bezoekt u (informatie)bijeenkomsten van de MRDH?

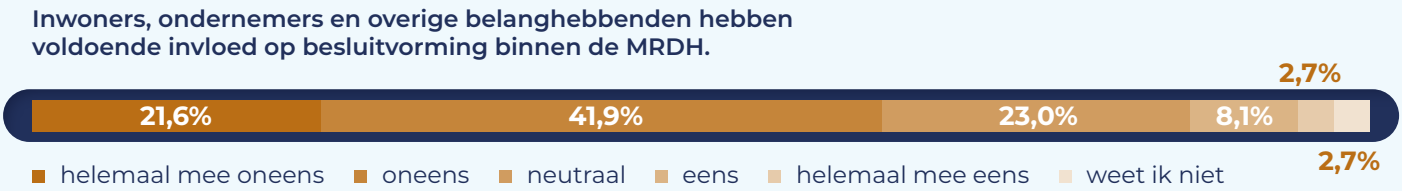


altijd | soms | nooit

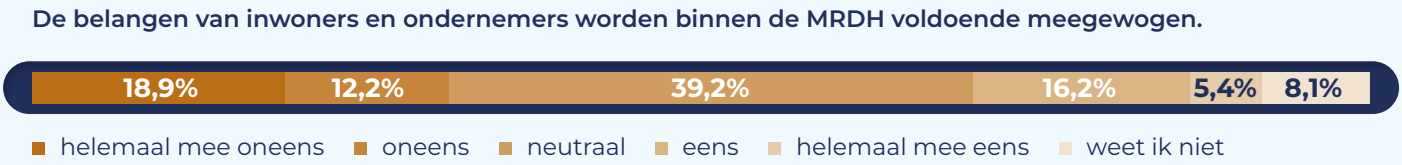


Het gemiddelde antwoord op deze vraag is 6,57. De mediaan is 7. 8 respondenten hebben een antwoord gegeven tussen de 1 en 4. 27 respondenten hebben een antwoord gegeven tussen de 8 en 10. Gemiddeld genomen vinden respondenten dat de MRDH overwegend het regionale belang moet dienen.

Blok 2: Participatie en representatie







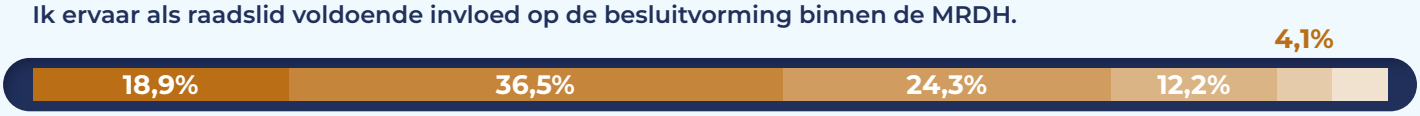


Ik word als raadslid voldoende betrokken bij de MRDH.



helemaal mee oneens oneens neutraal eens helemaal mee eens weet ik niet

Ik ervaar als raadslid voldoende invloed op de besluitvorming binnen de MRDH.



helemaal mee oneens oneens neutraal eens helemaal mee eens weet ik niet

Ik ben tevreden over de vertegenwoordiging door onze bestuurders (wethouder en burgemeester) binnen de MRDH.



helemaal mee oneens oneens neutraal eens helemaal mee eens weet ik niet

De inbreng van onze bestuurders (wethouder en burgemeester) wordt vooraf besproken binnen de raad(scommissie).



helemaal mee oneens oneens neutraal eens helemaal mee eens weet ik niet

Ik ben tevreden over de rolinvulling door leden van de adviescommissies uit onze gemeenteraad.



helemaal mee oneens oneens neutraal eens helemaal mee eens weet ik niet

De inbreng in de adviescommissie wordt vooraf besproken binnen de raad(scommissie).



helemaal mee oneens oneens neutraal eens helemaal mee eens weet ik niet

Ik ben tevreden over het functioneren van de adviescommissies.



helemaal mee oneens oneens neutraal eens helemaal mee eens weet ik niet

Ik ben tevreden over mijn eigen inzet en betrokkenheid bij de MRDH.



helemaal mee oneens oneens neutraal eens helemaal mee eens weet ik niet

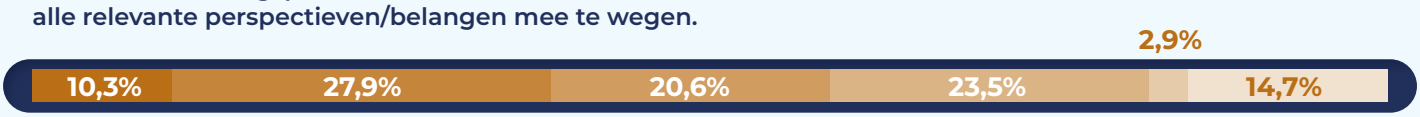
Blok 3: Besluitvormingsproces MRDH

Het is voor mij duidelijk genoeg hoe binnen de MRDH tot besluiten wordt gekomen. Het besluitvormingsproces van de MRDH biedt ruimte om alle relevante perspectieven/belangen mee te wegen.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Het besluitvormingsproces van de MRDH biedt ruimte om alle relevante perspectieven/belangen mee te wegen.



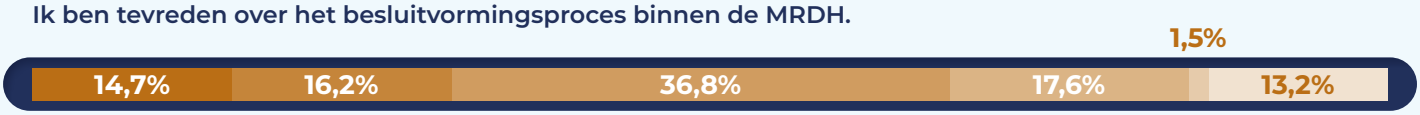
helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over het verloop van het besluitvormingsproces binnen onze gemeente als het gaat over de MRDH.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over het besluitvormingsproces binnen de MRDH.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Voor mij is duidelijk hoe door de MRDH met een zienswijze van mijn gemeenteraad wordt omgegaan.



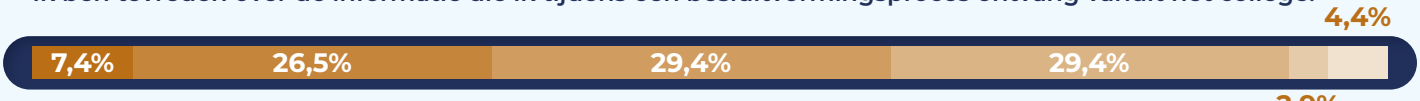
helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Zienswijzen vanuit gemeenten worden meegewogen bij de uiteindelijke besluitvorming.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over de informatie die ik tijdens een besluitvormingsproces ontvang vanuit het college.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

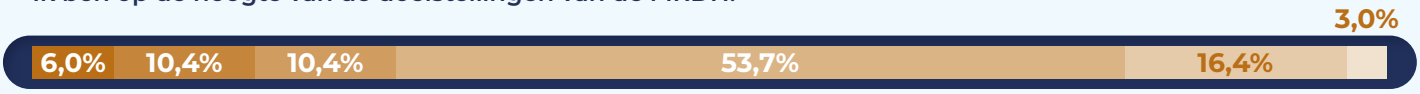
Ik ben tevreden over de informatie die ik tijdens een besluitvormingsproces ontvang vanuit de MRDH.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Blok 4: Doelstellingen en resultaten MRDH

Ik ben op de hoogte van de doelstellingen van de MRDH.



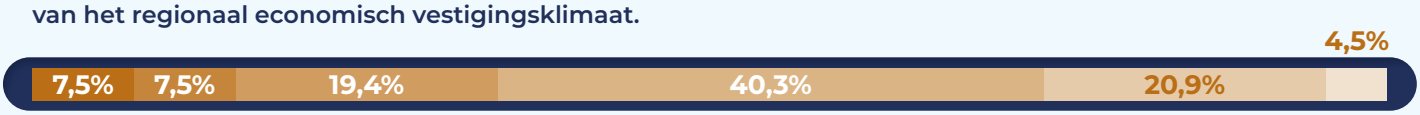
helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Samenwerking binnen de MRDH is noodzakelijk voor het ontwikkelen van een samenhangend regionaal verkeer- en vervoersnetwerk.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Samenwerking binnen de MRDH is noodzakelijk ter verbetering van het regionaal economisch vestigingsklimaat.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Dankzij de samenwerking binnen de MRDH zijn de inwoners en ondernemers uit de MRDH-regio beter af.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Dankzij de samenwerking binnen de MRDH zijn de inwoners en ondernemers uit mijn gemeente beter af.



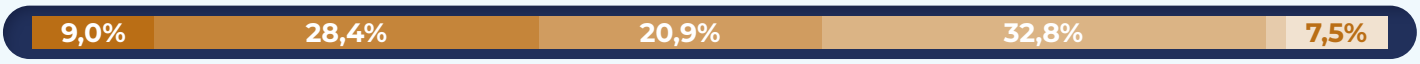
helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Deelname aan de MRDH door mijn gemeente is noodzakelijk voor het realiseren van onze gemeentelijke doelstellingen.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Voor mij is duidelijk hoe de prestaties van de MRDH bijdragen aan onze gemeentelijke doelstellingen.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Blok 5: Feedback MRDH

Ik heb voldoende zicht op de prestaties van de MRDH.



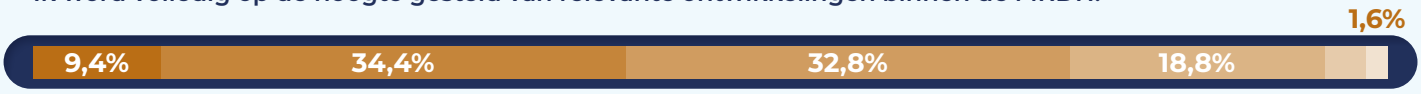
helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik word tijdig op de hoogte gesteld van relevante ontwikkelingen binnen de MRDH.



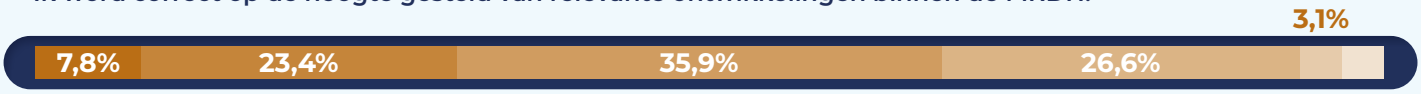
helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens

Ik word volledig op de hoogte gesteld van relevante ontwikkelingen binnen de MRDH.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik word correct op de hoogte gesteld van relevante ontwikkelingen binnen de MRDH.



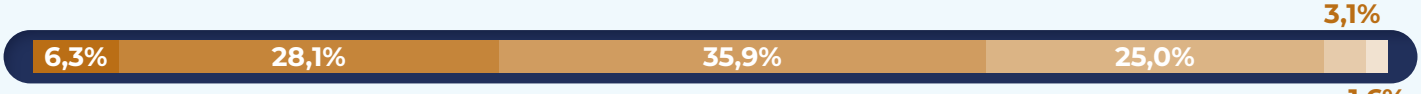
helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik vraag het college (burgemeester en wethouders) om terugkoppeling over de MRDH.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over de terugkoppeling van bestuurders (wethouders en burgemeester) over de MRDH binnen mijn eigen gemeenteraad.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over de terugkoppeling van leden van de adviescommissie over de MRDH binnen mijn eigen gemeenteraad.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

BIJLAGE 5

Documenten

Documenten van de MRDH

De MRDH heeft veel eigen rapporten, agenda's en andere documenten gepubliceerd. Hieronder noemen wij specifiek de verschillende strategische agenda's en uitvoeringsagenda's. Daarnaast hebben wij ook van de jaren 2015 tot en met 2023 de jaarverslagen of jaarrekeningen en bestuursrapportages ontvangen en doorgenomen.

Strategische agenda's

Document	Auteur	VV/EV/Alg	Jaar
Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit	MRDH	VV	2013
Agenda Economisch Vestigingsklimaat	MRDH	EV	2014
Gemeenschappelijke Regeling MRDH	MRDH	Alg	2014
Strategische Agenda MRDH 2018-2022	MRDH	EV, VV	2018
Strategische Agenda MRDH 2023	MRDH	EV, VV	2023

Uitvoeringsagenda's

Document	Auteur	VV/EV/Alg	Jaar
Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025	MRDH	VV	2016
Roadmap Next Economy	MRDH	EV	2016
Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025	MRDH	VV	2020
Logistieke Uitvoeringsagenda	MoVe (Mobiliteit & Verstedelijking)	VV	2020
Uitvoeringsprogramma Economisch Vestigingsklimaat 2024	MRDH	EV	2024

Overige onderzoeken

Onderstaand geven wij de belangrijkste onderzoeken weer wie wij hebben gebruikt in het kader van deze evaluatie.

Document	Auteur	VV/EV/Alg	Jaar
OECD Territorial Reviews: The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, Netherlands	OECD	Alg	2016
Regionaal denken, lokaal doen! Tussenevaluatie MRDH	De Vries, Van den Berg & Blomaard	Alg	2017
Kadernota OV MRDH	MRDH	VV	2017
Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH	Goudappel	VV	2017
Discussienota Verstedelijking Provincie Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland	Alg	2017
Zuid-Hollandse netwerken: Analyse van ruimtelijke interactie tussen gemeenten en kernen	Tordoir & Poorthuis	Alg	2017
Werkwijzer Metropoolregio Rotterdam Den Haag	MRDH	Alg	2018
Regioverkenning 2019 MRDH	MRDH	Alg	2019
Kwaliteitsmeting OV-knooppunten	i&o research	VV	2019
Effectbepaling regionaal maatregelenpakket	CE Delft	VV	2020
Mmmove! Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025	MRDH	VV	2020
Transformatiewijzer werklocaties	MRDH	EV	2020
van Strand tot Stad: Ontwikkelkansen aan de Hoekse Lijn	De Zwarte Hond & Decisio	VV	2020
Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad	MoVe (Mobiliteit & Verstedelijking)	VV	2020
Resultaten Bedrijvenregister MRDH en Drechtsteden	i&o research	EV	2020
Monitor scaleup & startup innovatie-ecosysteem metropoolregio	Erasmus Centre for Entrepre-neurship	EV	2020
Kwaliteitsmeting OV-knooppunten 2020	i&o research	VV	2020
Groeiagenda Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland	EV	2021
Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding MRDH 2022-2025	MRDH	VV	2021
Startup Radar MRDH	Innocubes	EV	2021
Effecten van het programma Duurzame Mobiliteit	CE Delft & Goudappel	VV	2021
Inclusiviteit mbo- en hbo-campussen metropoolregio Rotterdam Den Haag	Erasmus School of Economics (SEOR)	Alg	2021
Bereikbaarheid mbo- en hbo-campussen metropoolregio Rotterdam Den Haag	Goudappel	VV	2021

Document	Auteur	VV/EV/Alg	Jaar
Kennisvalorisatie op tien MBO en HBO campussen	Erasmus Centre for Entrepre-neurship	Alg	2021
Effectmeting Topeisen Bereikbaarheid UAB	Goudappel	VV	2021
bijdragen aan de regionale economie: onderzoek naar economisch programma MRDH	Rekenkamer Rotterdam	Alg	2022
Samenwerken maakt sterker: Tweede tussenevaluatie MRDH	MRDH	Alg	2022
Werkwijzer MRDH	MRDH	Alg	2022
Strategie Bedrijventerreinen 2030	MRDH	EV	2022
Strategische agenda MRDH - inzichten voor actualisatie	MRDH	Alg	2022
Economische Monitor Zuid-Holland	Economic Board Zuid-Holland, Innovation Quarter, MRDH, Provincie Zuid-Holland	EV	2022
Werkgelegenheids- en bedrijvenregister MRDH en Drechtsteden 2022 Resultaten	i&o research	EV	2022
Evaluatie Programma AVLM 2019-2022	Ecorys	VV	2022
Startup en Scale-up monitor MRDH	Birch & School of Economics, Utrecht University	EV	2022
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam 2030	MRDH	VV	2023
Regionaal-economische prognoses 2024	Rienstra Beleidsonderzoek en Beleidsadvies BV	Alg	2024
Knelpuntenanalyse en reistijdbetrouwbaarheid MRDH	Goudappel	VV	2024

Berenschot



‘WIJ ZIJN BERENSCHOT, GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG’

Nederland is continu in ontwikkeling. Maatschappelijk, economisch en organisatorisch verandert er veel. Al meer dan tachtig jaar volgen wij als adviesbureau deze ontwikkelingen op de voet en werken we aan een vooruitstrevende samenleving. De behoefte om iets fundamenteels te betekenen voor mens en maatschappij zit in onze genen. Met onze adviezen en oplossingen hebben we dan ook actief meegebouwd aan het Nederland van vandaag. Altijd op zoek naar duurzame vooruitgang.

Alles wat we doen is onderzocht, onderbouwd en vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Zo komen we tot gefundeerde adviezen en slimme oplossingen. Die zijn op het eerste gezicht misschien niet altijd de meest voor de hand liggende. Juist deze eigenzinnigheid maakt ons uniek. Daarbij zijn we niet van symptoombestrijding. En gaan pas naar huis als het is opgelost.

Berenschot Groep B.V.

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

030 2 916 916

www.berenschot.nl

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Hans Bakker

e-mail
h.bakker@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445100

uw kenmerk
n.v.t.

ons kenmerk
113176

aantal bijlage(n)
2

De leden van de adviescommissies Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat

Datum
15 augustus 2024

Onderwerp
Aanbieding 1e Bestuursrapportage MRDH 2024

Geacht(e) leden van de adviescommissies,

Met deze brief bieden wij u, ter informatie, de door het algemeen bestuur op 5 juli 2024 goedgekeurde, 1e Bestuursrapportage MRDH 2024 aan. Het is de eerste keer dat we de Bestuursrapportage aan u toezenden. Met de toezending geven we gehoor aan uw wens om meer inzicht te krijgen in de voortgang van de diverse activiteiten die de MRDH onderneemt om de bereikbaarheid te verbeteren en de economie te vernieuwen. Met de toezending van de bestuursrapportage dragen we bij aan meer transparantie over de besluitvorming binnen de MRDH.

Achtergrond
Het dagelijks bestuur informeert op grond van de Financiële verordening MRDH 2015 het algemeen bestuur tweemaal per jaar met een tussentijdse Bestuursrapportage over de realisatie van de begroting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De inrichting van de bestuursrapportage sluit aan bij de indeling van de vastgestelde begroting. De bestuursrapportage gaat in op afwijkingen, zowel wat betreft de financiën als de te leveren prestaties. Een samenvatting van alle begrotingswijzigingen is opgenomen in bijlage 2 ‘Begrotingswijzigingen 1e Bestuursrapportage MRDH 2024 in één oogopslag’.
Deze bestuursrapportage heeft betrekking op de beide taakvelden van de MRDH en rapporteert over de realisatie van de begroting. De MRDH Begroting 2024 is op 8 september 2023 door het algemeen bestuur vastgesteld. Deze begroting sluit aan op de zes opdrachten en bijbehorende resultaten van de Strategische Agenda 2023-2026.

Op hoofdlijnen de voortgang binnen de zes opdrachten van de Strategische Agenda
Binnen de begrotingsprogramma’s Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer wordt gewerkt aan vier opdrachten uit de Strategische Agenda 20232026. Binnen het begrotingsprogramma Economisch Vestigingsklimaat wordt gewerkt aan twee opdrachten.

Opdracht 1 – Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren (Verkeer en Openbaar vervoer)

De MRDH-organisatie werkt samen met de gemeenten en andere partners aan beleidsuitwerkingen, onderzoeken en de realisatie van projecten. In 2024 ontwikkelen wij samen met de gemeenten en andere belangrijke samenwerkingspartners een Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met een concrete uitvoeringsagenda voor de komende 5 tot 10 jaar. Het gaat om een door de 21 gemeenten gedragen en onderschreven mobiliteitsvisie gericht op de aankomende 25 jaar (2050) met concrete activiteiten voor de aankomende 5-10 jaar. De mobiliteitsvisie bevat drie elementen:

- Een blik vooruit: hoe willen we in 2050 reizen van wonen naar werk, opleiding en voorzieningen?
- Wat betekent dat voor de komende vijf tot tien jaar?
- Wat moeten we nu en in de komende jaren doen om dat te realiseren?

Waar nodig worden de drie relevante opdrachten uit de Strategische Agenda geactualiseerd, aangescherpt, aangevuld en worden daarbinnen nadere keuzes gemaakt met betekening voor programma's, projecten en concessies.

De stand van zaken is dat het plan van aanpak op 3 april 2024 is vastgesteld door de bestuurscommissie, waarmee de scope en planning van de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie is bepaald. Conform planning worden na de zomer bestuurlijke gesprekken georganiseerd om de inhoud van de Mobiliteitsvisie verder vorm te geven.

Ten aanzien van de gemaakte afspraken tussen Rijk en regio in het BO MIRT 2022 is de stand van zaken als volgt:

- De gemaakte afspraken tussen betrokken partijen in de MIRT-verkenning over de nieuwe Stadsbrug zijn verankerd in een bestuursovereenkomst die daarmee dient als start van de studie- en planfase. Na vaststelling van de omgevingsvisie door de gemeenteraad van Rotterdam én na behandeling van de bestuursovereenkomst in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit is de bestuursovereenkomst begin 2024 ondertekend.
- Voor de doorstroming van de Algeracorridor zijn de afspraken uit het MIRT van 2022 eveneens vastgelegd in een bestuursovereenkomst die in de bestuurscommissie in november 2023 zijn bekrachtigd. Inmiddels is de planuitwerking gestart hetgeen dit jaar leidt tot een voorkeursalternatief. Voor het onderdeel extra langzaam verkeerverbinding is de verkenningsfase in afronding en zal naar verwachting in Q2 een besluit genomen worden of de extra verbinding meegenomen wordt in de planuitwerking.
- Voor de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst zijn de afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst; deze is door de zeven opdracht gevende partijen in november 2023 ondertekend. Ondertussen is gestart met de studie- en planfase en een projectorganisatie ingericht.
- In de verkenning Oude lijn & Knooppunten werken betrokken partijen toe naar een selectie van eerste kansrijke alternatieven voor de viersporigheid en de vier nieuwe en bestaande stations richting eind 2024, met uiteindelijk een voorstel voor een voorkeursalternatief eind 2025. Deze studie verloopt conform planning.
- Voor de gebiedsuitwerking Westland wordt op basis van bestuurlijke afspraken over de ruimtelijke uitgangspunten verkeersonderzoek verricht en worden (toekomstige) knelpunten geïdentificeerd. Aan de hand van de uitkomst van dit onderzoek wordt een herijkt maatregelenpakket opgesteld dat afhankelijk van draagvlak en haalbaarheid ter besluitvorming wordt voorgelegd in 2025. Samen met de gebiedsuitwerking wordt een verdiepende studie naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer uitgevoerd. Binnen de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven wordt gewerkt aan de voorbereiding en uitvoering van het maatregelenpakket zoals dat met Rijk en regiopartijen in november 2022 in het MIRT is overeengekomen. Dit geldt onder andere voor de voorziene maatregelen voor fiets en OV. De beoogde verkenning N57

ligt momenteel stil vanwege de stikstofproblematiek en een gebrek aan middelen vanuit rijkszijde. MRDH en betrokken gemeenten blijven hiervoor aandacht vragen.

De startnotitie voor het verbeteren van de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden met actieve en collectieve mobiliteit is vastgesteld. De verwachting is dat voor het zomerreces een selectie gemaakt wordt van de gebieden waar we mee aan de slag gaan.

Daarnaast werken de MRDH, gemeente Nissewaard en de RET aan de verdere verbetering van het bus- en metrostation Spijkenisse Centrum. Ook wordt er verder gewerkt aan de introductie van nieuwe trams in de Haagse regio. Samen met RET, HTM en de betrokken gemeenten gaan we aan de slag met een studie naar het vervangen van het spoorveiligheidssysteem en werken toe naar een realisatiebesluit voor de aanschaf van nieuwe metro's en de vernieuwing van de remise aan de Waalhaven.

Samen met het Rijk werken regionale partijen samen in het gebiedsprogramma Mobiliteit en verstedelijking (MoVe) aan het opstellen van een multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie wegen, fiets en openbaar vervoer, waarin de bereikbaarheid van de zuidelijke Randstad in toekomstig perspectief wordt gepositioneerd ten opzichte van de brede opgave (verstedelijking, leefbaarheid etc.). Naar verwachting is deze ontwikkelstrategie eind 2025 gereed.

Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren (Economisch Vestigingsklimaat)
De vorig jaar gestarte projecten waaraan de bestuurscommissie een bijdrage heeft verleend in het kader van de aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt leveren dit jaar de eerste resultaten op. Zo heeft het project 'Learning community Greenport Horti Campus' ertoe geleid dat er samenwerkingsprojecten zijn gestart op het gebied van onderwijsversterking met het bedrijfsleven. Dit resulteert in een aanbod van modern en actueel onderwijs wat de toestroom van studenten en toekomstige werknemers in de tuinbouwsector vergroot.
Naar aanleiding van deze projecten zijn er bijeenkomsten georganiseerd waarin de resultaten en lessen met elkaar gedeeld zijn. Zo wordt het wiel niet telkens opnieuw uitgevonden en wordt er gekeken naar de mogelijkheden van het herhalen van projecten op andere thema's en het opschalen van projecten.

Op dit moment wordt er een inventarisatie gedaan bij gemeenten en campussen welke initiatieven er lopen en waar nog extra aan kan worden bijgedragen. Uit de eerste inventarisatie komen onderwerpen naar voren als promotie van IT en Techniek bij het primair en voortgezet onderwijs, een vakschool voor nieuw talent voor energie, techniek en de bouw en een werkbegeleiderspool voor de zorg.

Van de twee projecten 'Datawerf' en 'Digi cafés' die vorig jaar gestart zijn en waaraan de bestuurscommissie een bijdrage heeft verleend, zijn factsheets gemaakt. In deze factsheets staan naast de projectresultaten ook de geleerde lessen van hoe we als gemeenten het bedrijfsleven beter kunnen helpen bij het digitaliseren. De geleerde lessen worden besproken in het netwerk van accountmanagers van de 21 gemeenten. De accountmanagers kunnen dit dan op hun beurt benutten in gesprekken met bedrijven die vragen hebben met betrekking tot digitalisering van hun bedrijf.

De samenwerking met InnovationQuarter (IQ) is verder versterkt. Door de meerjarige subsidie waartoe in februari is besloten door de bestuurscommissie kan de strategische samenwerking nog verder worden ingevuld. Onderdeel hiervan is een inventarisatie op welke manier IQ vanuit zijn kerntaak, gemeenten en bedrijfsleven nog verder kan ondersteunen.

In het programma Region of the Future, waarvoor YES!Delft subsidie ontvangt van de MRDH, zijn op alle domeinen (Urban Data, Robotica openbare ruimte en Energietransitie) diverse pilots gestart

in nauwe samenwerking met gemeenten. Inmiddels zijn er 15 gemeenten actief betrokken bij het programma. Er is onder andere een prototype van een chatbot voor de gemeenten Krimpen aan den IJssel en Capelle aan den IJssel gemaakt waarmee de gemeenten de dienstverlening richting inwoners en bedrijven efficiënter kunnen inrichten.

Opdracht 3 – Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren (Verkeer en Openbaar vervoer)
In het programma Metropolitane fietsroutes (MFR) zijn acht routes opgenomen met een totaal van 150 km aan fietsroutes. Aan ruim 130 km wordt samen met gemeenten en andere wegbeheerders actief gewerkt. Voor een aantal routes is een samenwerkingsovereenkomst getekend en loopt de planuitwerking, terwijl andere routes zich nog in de verkenningsfase bevinden. Inzet is erop gericht om in 2024 voor alle routes een samenwerkingsovereenkomst te hebben getekend. Waar sprake is van vertraging komt dit vaak door complexe schakels binnen routes en daarover te maken maatwerkafspraken. Het MFR programma is in het najaar van 2023 geëvalueerd en besproken in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie is onder meer afgesproken om het belang van participatie in een vroegtijdig stadium onder de aandacht te brengen van betrokken wegbeheerders.

Naast het programmamanagement van het Regionaal Programma duurzame mobiliteit is er een conceptrapport opgeleverd, met daarin een herijking van de maatregelen en effectbepaling volgens de Europese en nationale doelstelling. De resultaten hiervan zijn gedeeld met de 21 gemeenten. Met de herijking van het maatregelenpakket en de nieuwe effectberekening monitoren we de effecten van de maatregelen op CO2-reductie, fijnstof en stikstof, peildatum 2023. In het najaar van 2023 is een themabijeenkomst over duurzame mobiliteit georganiseerd voor de leden van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit waarin is afgesproken om in 2024 actief aan de slag te gaan met regionale samenwerking op zero emissie zones voor stadslogistiek en de aanpak ten aanzien van deelmobiliteit en werkgebonden mobiliteit vanuit de rol als kennismakelaar verder vorm te geven.

Onderdeel van het Transitieprogramma OV zijn stimuleringsmaatregelen om de aantrekkelijkheid en toekomstvastheid van het OV-systeem te verbeteren. De MRDH heeft subsidies beschikbaar gesteld om de toekomstvastheid van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven te verbeteren en om de invoering van Nieuwe Betaalwijzen (bankpas naast OV-chipkaart) te stimuleren. Inmiddels kunnen reizigers bij RET, HTM en EBS met hun bankpas op saldo reizen. De komende tijd wordt eraan gewerkt dat de bankpas ook gebruikt kan worden door reizigers met een abonnement of een kortingspropositie. Daarnaast werken we samen met vervoerders en gemeenten verder aan het versnellen van OV in de regio, bijvoorbeeld tussen Rotterdam en Ridderkerk.

Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties (Economisch Vestigingsklimaat)
Er is gewerkt aan een plan van aanpak voor het beter benutten van bedrijventerreinen. In dit plan van aanpak is een stappenplan gemaakt om van beleid naar realisatie te komen. Naar aanleiding hiervan wordt er een scan gemaakt van de bedrijventerreinen om te zien waar de kansen van beter benutten zich voordoen. Daarnaast wordt er samen met diverse gemeenten gekeken naar het ontwikkelen van pilot projecten zodat we ervaring op kunnen doen en hoe een gezonde business case rond te krijgen.

Samen met de provincie Zuid-Holland wordt er gewerkt aan een nieuwe kantoren strategie voor de regio. Daarnaast is in het tweede kwartaal de jaarlijkse kantorenmonitor opgeleverd. Deze geeft inzicht in de leegstand en transacties op alle kantoren locaties.

Om de kostbare opgave van het beter benutten en revitaliseren van bedrijventerreinen te financieren is veel geld nodig. Om deze reden is er een samenwerking met de andere

metropoolregio's in Nederland opgestart om samen te werken aan een lobby richting het rijk en Europa.

Ten slotte is er extra inzet gepleegd op het ontwikkelen van goede projectvoorstellen die in de tweede helft van het jaar verder worden uitgewerkt.

Opdracht 5 – Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk (Verkeer en Openbaar vervoer)
Het regionaal basisnetwerk fiets is geactualiseerd in 2023. Er zijn sindsdien drie subsidies verleend voor fietspaden. Er is een start gemaakt met de beleidsuitwerking fietsstimulering.

Belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid is het Regionaal programma Gedragsbeïnvloeding 2022 – 2025 waaraan MRDH samen met de gemeenten uitvoering geeft. De MRDH ondersteunt gemeenten bij de uitvoering van programma's en in de uitvoering van activiteiten. Gemeenten kunnen daarbij gebruik maken van de (MRDH) subsidiemogelijkheden. In de bestuurscommissie van juni is een themasessie verkeersveiligheid georganiseerd, mede naar aanleiding van de terugkoppeling van de verkeersongeval-cijfers in februari 2023. Met betrekking tot de veiligheid van het (rail) openbaar vervoer in de MRDH zijn in afstemming met de gemeenten nieuwe veiligheidskaders vastgesteld.

Er is begin 2024 een knelpuntenanalyse uitgevoerd van het metropolitaan wegennet met een toets op doorstroming en betrouwbaarheid van minimaal 90% van het regionaal autonetwerk als indicator uit de Strategische Agenda. MRDH stimuleert de wegbeheerders om voorstellen te doen ter oplossing van de knelpunten.

Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en de afstemming multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg georganiseerd. Zo worden ook problemen met verkeersmanagement en de programmering van wegwerkzaamheden gesignaleerd en geadresseerd bij de betreffende gemeenten. De samenwerking via ZHB zelf wordt dit jaar geëvalueerd en geeft input voor verdere samenwerkingsafspraken tussen de moederpartijen.

Gemeenten, vervoerders en MRDH werken in 2024 aan startnotities voor de volgende knooppunten: Schollevaar, Capelsebrug, station Barendrecht, De Terp, Maassluis centrum, Rotterdam Rijnhaven, Hoornwijck, Leyenburg, De Uithof, Delft Campus, Vlaardingen Oost, - West en – centrum

In 2024 zijn de onderzoeken (milieu, water en dergelijke) gestart ten behoeve van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de nieuwe stalling voor trams in de Haagse regio, op de GAVI-locatie. Daarnaast zijn de gesprekken gestart over de grondverwerving. Realisatie van een remise is rand voorwaardelijk om de nieuwe trams voor de Haagse regio in te kunnen laten stromen. De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en draagt zorg voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur op grond van de Wet lokaal spoor. MRDH 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. MRDH is met de RET in overleg om de geprognosticeerde uitgaven van de RET voor het beheer van de railassets passend te krijgen met het beschikbaar (maximaal en taakstellend) budget van MRDH tot en met 2031. De MRDH heeft hierbij de uitgaven binnen het taakstellend budget tot en met 2024 met RET afgesproken. Voor de periode 2025-2031 werken we momenteel tezamen met RET aan verdere besparingsmaatregelen.

We werken samen met de RET en HTM aan de actualisatie van de beheervisie van MRDH. Met RET en HTM zijn in november 2023 afspraken gemaakt over de borging van het openbaar vervoer naar aanleiding van de coronapandemie waarmee *opdracht 6* van de Strategische Agenda kon worden afgerond. We werken samen met de vervoerders aan de implementatie van deze

afspraken, om zo het OV in onze regio weer te laten groeien. Met EBS zijn we in gesprek om de concessies weer in balans te brengen en verwachten we voor de zomer een maatregelenpakket aan de bestuurscommissie voor te leggen.

Vragen?

Voor eventuele vragen over de 1e Bestuursrapportage MRDH 2024 kunt u contact opnemen met Hans Bakker via h.bakker@mrdh.nl.

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

C. Mourik
secretaris

J. van Zanen
voorzitter

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

1e Bestuursrapportage
Metropoolregio Rotterdam Den Haag

2024

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding 3

Hoofdstuk 2 Samenvatting begrotingswijziging 4

2.1 Programmabegroting 2024 4
2.2 Programmabegroting 2024 per taakveld 5

Hoofdstuk 3 Programma's 7

3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 7
3.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 7
3.1.2 Financiële afwijkingen 23
3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 27
3.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 27
3.2.2 Financiële afwijkingen 34
3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 38
3.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 38
3.3.2 Financiële afwijkingen 44

Hoofdstuk 4 Overhead 45

4.1 Overhead 45

Hoofdstuk 5 Paragrafen 47

5.1 Financiering 47
5.2 Weerstandsvermogen en risico's 48
5.3 Bedrijfsvoering 49

Hoofdstuk 6 Besluit 54

Bijlage 1 Staat van reserves en fondsen 55

Bijlage 2 Overzicht incidentele baten en lasten 56

Hoofdstuk 1 Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 1e Bestuursrapportage 2024 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio mei 2024 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 8 september 2023 vastgestelde Begroting 2024. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de Begroting 2024 weergegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 1e begrotingswijziging 2024 aan.
In hoofdstuk 3 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een kleur gerapporteerd. Blauw betekent "Project loopt volgens begroting" en oranje "Project loopt niet volgens begroting". Mocht een activiteit niet volgens planning verlopen is dit toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de afwijkingen op het gebied van Overhead toegelicht. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 bevat het besluit tot vaststelling. In bijlage 1 is de staat van reserves en fondsen opgenomen en in bijlage 2 zijn de incidentele baten en lasten weergegeven.

Hoofdstuk 2 Samenvatting begrotingswijziging

2.1 Programmabegroting 2024

Programmabegroting 2024 bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	476.868.746	620.036.937	143.168.191
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	126.044.616	182.134.173	56.089.557
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.717.110	5.697.171	-19.939
Overhead	7.845.430	7.941.590	96.160
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	**616.475.902**	**815.809.871**	**199.333.969**
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	484.515.784	626.036.937	141.521.153
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	126.044.616	182.134.173	56.089.557
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.717.110	5.697.171	-19.939
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.845.430	7.941.590	96.160
Totaal	**624.122.940**	**821.809.871**	**197.686.931**
Saldo van baten en lasten	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**
Toevoeging aan reserves	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
Onttrekking aan reserves	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) stijgt met € 199,3 miljoen, van € 616,5 miljoen naar € 815,8 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (stijging van € 143,2 miljoen onderdeel Exploitatie openbaar vervoer) heeft het grootste gedeelte te maken met het ontvangen van een structurele bijdrage voor het afwenden van de tariefstijging in 2024 en de instandhouding van het regionaal openbaar vervoer naar aanleiding van motie Bikker en de lasten die daar tegenover staan. Tevens ontvangt de MRDH een eenmalige compensatie voor het negatieve effect van de herijking van de contractvergoeding Studentenreisrecht OV (SOV). Deze compensatie wordt 1 op 1 doorgezet naar de vervoerders. De andere grote mutatie is de aanpassing van de concessies als gevolg van de besluiten in het kader van Borging toekomstbestendig OV in de hele regio en het toepassen van de actuele indexcijfers voor de concessies.

Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is er daarnaast sprake van een stijging van het budget Beleid en programmering Verkeer van € 2,45 miljoen doordat de MRDH als kassier fungeert voor de rijksbijdrage aan de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar. Deze extra lasten worden gedekt door een extra rijksbijdrage via de BDU beschikking.

Voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (stijging van € 56,1 miljoen) gaat het voornamelijk om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare budgetten voor grote projecten. Bij het programma Instroom nieuwe trams regio Den Haag, was er in 2023 zowel vertraging in het aanvragen van subsidies als in de realisatie. Hierdoor schuiven de lasten door naar 2024. De verwachte studiekosten van de projecten gekoppeld rijden RandstadRail & vernieuwen spoorbeveiliging, Metronet, Oude Lijn & Knooppunten, Bereikbaarheid CID Binckhorst en Stadsbrug Rotterdam zijn geactualiseerd en leiden tot extra lasten in 2024. De reserveringen voor de studiekosten komen ten laste van het totale beschikbare budget voor deze projecten, dus het betreft een verschuiving in tijd. Voor een aantal projecten geldt een daling van de projectkosten voor 2024. Voorbeelden hiervan zijn de metropolitane fietsroutes Zoetermeer - Rotterdam en Den Haag - Pijnacker. De realisatie hiervan start niet eerder dan in 2025 waardoor de budgetten voor 2024 verlaagd worden.

Voor het programma Kleine projecten binnen het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) wordt de eerdere stelpost voor het jaar 2023, die nog was gebaseerd op het beschikbare subsidieplafond, ingevuld met verleende subsidies. De stelpost voor het jaar 2024 wordt verhoogd vanwege de verhoging van het subsidieplafond van € 30 miljoen naar € 35 miljoen. Daarnaast stijgen de lasten als gevolg van het doorschuiven van projecten van 2023 naar 2024.

Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat dalen de lasten met € 19.939. Dit betreft de verwerking van het cao akkoord in de salarislasten waardoor de bijdrage van de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat aan de overhead stijgt. Omdat de totale Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat voor het begrotingsjaar 2024 niet wijzigt, is er minder Inwonerbijdrage beschikbaar voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. Deze daling komt ten laste van het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat.

De Overhead stijgt met € 96.160. Deze stijging is het gevolg van de verwerking van het cao akkoord in de salarislasten. Ook zijn er drie functies aan het functiegebouw van de MRDH toegevoegd. Deze toevoeging betreft een budgetneutrale wijziging aangezien de materiële overhead voor hetzelfde bedrag is verlaagt.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2024 worden in hoofdstuk 3 (per programma), in hoofdstuk 4 (Overhead) en hoofdstuk 5 (paragrafen) nader toegelicht.

Saldo van baten en lasten eerste begrotingswijziging 2024

Het positieve saldo van baten en lasten daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 1,6 miljoen. Er is een lagere toevoeging aan de Risicoreserve financieringen noodzakelijk om de beschikbare weerstandscapaciteit weer op niveau te brengen.

Per saldo resteert geen resultaat.

2.2 Programmabegroting 2024 per taakveld

In onderstaand overzicht worden de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen weergegeven op basis van taakvelden. Dit is een verplichting op basis van het Besluit begroting en verantwoording (BBV).

Programmabegroting 2024 per taakveld bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten per programma			
2.1 Verkeer en vervoer	73.544.091	77.819.813	4.275.722
2.5 Openbaar vervoer	507.211.039	707.794.754	200.583.715
0.5 Treasury	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
3.1 Economisch Ontwikkeling	5.717.110	5.697.171	-19.939
0.4 Overhead	7.845.430	7.941.590	96.160
0.9 Vennootschapsbelasting (Vpb)	375	375	0
Totaal	**616.475.902**	**815.809.871**	**199.333.969**
Baten per programma			
2.1 Verkeer en vervoer	73.544.091	77.819.813	4.275.722
2.5 Openbaar vervoer	506.705.798	706.798.295	200.092.497
0.5 Treasury	30.310.511	23.553.002	-6.757.509
3.1 Economisch ontwikkeling	5.717.110	5.697.171	-19.939
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.845.430	7.941.590	96.160
Totaal	**624.122.940**	**821.809.871**	**197.686.931**
Saldo van baten en lasten	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**
0.10 Toevoeging aan reserves	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
0.10 Onttrekking aan reserves	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Het overzicht van baten en lasten per taakveld is gelijk aan de Programmabegroting 2024. Echter in deze staat is de verdeling van de lasten en baten gemaakt naar taakveld zoals deze is voorgeschreven vanuit het BBV om de vergelijkbaarheid tussen gemeenten en gemeenschappelijke regelingen onderling te verbeteren.

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 2.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer. In deze programma's is een duidelijke splitsing aangegeven welk taakveld het bevat.

De rentelast en rentebaat worden verantwoord onder het taakveld 0.5 Treasury.

Het taakveld 3.1 Economische ontwikkeling wordt in zijn geheel verantwoord onder het programma 2.3 Economisch Vestigingsklimaat.

Het taakveld 0.4 Overhead sluit aan op het overzicht 2.4 Overhead.

Voor een toelichting op de begrotingswijzigingen wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en 4. Hier worden de financiële afwijkingen op programmaniveau en Overhead gepresenteerd.

Hoofdstuk 3 Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de Begroting 2024 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen.
Peildatum hiervoor is medio mei 2024.

Hierna volgt een korte uitleg van het gebruik van de kleuren:
- Blauw: project loopt volgens begroting;
- Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Financiële afwijkingen

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de Begroting 2024 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in september 2023 vastgestelde Begroting 2024 is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

3.1 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.

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

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?

- Projectbeslissing voor de planning en studiefase van de MIRT-projecten Bereikbaarheid CID-Binckhorst, (Oosterflank) Stadsbrug, HOV en station Stadionpark (Oosterflank)
- Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Greenport 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 MIRT verkenning Oude Lijn (voorheen Viersporigheid Leiden-Dordrecht) en Knooppunten.
- Samen met partners uitvoering geven aan het in 2023 herijkte programma MoVe.
- Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Bereikbaarheid CID-Binckhorst: planning en studiefase voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming.	●	
Nieuwe Stadsbrug en OV Rotterdam (was: Oeververbindingen regio Rotterdam): planning en studiefase voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een multimodale brugverbinding en een regulier bediend treinstation Stadionpark	●	
Algeracorridor: planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor.	●	
Algeracorridor: 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.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.	●	
MIRT verkenning Oude Lijn: 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.	●	
Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar.	●	
Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van en daarmee extra middelen voor het OV.	●	Met de lobby blijven we inzetten op meer Brede Doeluitkering (BDU). Het gaat om een BDU die structureel rechtdoet aan de opgave waarvoor we nu en in de toekomst voor aan de lat staan. Met dit budget kunnen we vaker en sneller het OV laten rijden, langere metro's inzetten en viaducten en bruggen in stand houden. We brengen dit onder de aandacht bij de formerende partijen en Kamerleden. Daarnaast zullen we ook samenwerken met onze partners om meer geld voor mobiliteit onder de aandacht te brengen.
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.	●	

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Adviseren over bereikbaarheidsmaatregelen in het samenwerkingsverband Hoekse Lijn partners, gericht op duurzame ontsluiting van gebiedsontwikkeling en woningbouwlocaties langs de Hoekse lijn.	●	
Adviseren bij ruimtelijke tafels waar mobiliteit en verstedelijking onderwerp van gesprek is.	●	

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Programma Duurzame Mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO_2-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 CO_2-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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Effectbepaling van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke en MRDH maatregelen in relatie tot de Europese en Nationale doelstelling 55% CO2-reductie in 2030.	●	
Het delen van kennis (uit landelijke netwerken) over duurzame mobiliteit met de gemeenten via het bestuurlijk kernteam, het ambtelijk overleg duurzame mobiliteit en het digitale platform.	●	
Bestuurlijke betrokkenheid en ambassadeurschap organiseren via het bestuurlijk kernteam duurzame mobiliteit en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.	●	HTM neemt conform concessieafspraak over het transitiepad naar 100% ZE bussen in 2024 circa 50 ZE bussen in gebruik. In de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 december 2023 hebben wij gemeld dat RET de 3e tranche van maximaal 50 ZE bussen niet in 2024 in gebruik kan nemen. Voor de 3e tranche ZE bussen wil RET een nieuwe busstallingslocatie bij de tramremise Beverwaard aanleggen. Zodra overeenstemming is over de huurovereenkomst Beverwaard en zicht en zekerheid is op de financiering van de inrichting en opstallen van de busstallingslocatie Beverwaard kan RET starten met de aanbesteding. Instroom van de nieuwe ZE bussen in de dienstregeling wordt nu op z'n vroegst medio 2027 verwacht.
Mogelijk vervolg van het onderzoek naar het terugwinnen van remenergie.	●	Op het gebied van energietransitie lopen veel initiatieven bij RET en remenergie is daar één van. De vervolgstudie naar het terugwinnen van remenergie staat op de lijst om de komende jaren opgepakt te worden. Op dit moment is wegens onvoldoende personeelscapaciteit binnen RET prioriteit gegeven aan urgentere zaken op het vlak van efficiënter energiegebruik, zoals het onderzoeken van een energiebank dat als doel heeft het gebruik van het regulier stroomnet te verminderen en te voorkomen dat dit netwerk uitgebreid moet worden.
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het verder vormgeven van de (kennis)makelaarsrol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.	●	De landelijke kennisontwikkeling voor het MaaS-concept staan stil. In onze regio zijn na afronding en evaluatie van de pilot geen activiteiten door ons uitgevoerd. Wij hebben via Xcarcity een bijeenkomst georganiseerd over de ontwikkeling van hubs. Uit gesprekken in de Binckhorst blijkt dat zowel overheden als gebiedsontwikkelaars daar behoefte aan hebben.
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Zuid-Holland Bereikbaar opdracht geven om mobiliteitsmanagement in de regio nader uit te werken en uit te voeren.	●	De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft het jaarplan 2024 Zuid-Holland Bereikbaar op 10 januari 2024 goedgekeurd. Zuid-Holland Bereikbaar is aan de slag gegaan met de uitvoering van dit jaarplan, waaronder het uitvoeren van de werkgeversaanpak. In het kader van het jaarplan hebben we afgesproken dat het eenmalig aanvullende budget van de MRDH (€ 177.126) wordt ingevuld door maatwerkopdrachten op het gebied van mobiliteitsmanagement in het MRDH gebied. Wij zijn met Zuid-Holland Bereikbaar in overleg over de invulling van deze maatwerkopdracht.
Samenwerken met de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar bij het realiseren van duurzame gedragsveranderingen, hetgeen mede bijdraagt aan de klimaatdoelen.	●	Zie voor een toelichting hierboven.
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. Vervolgens wordt een gedragen vervoerplan na consultatie van gemeenten en consumentenorganisaties goedgekeurd.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het vergroten van de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt.		Waar mogelijk schalen de OV-bedrijven EBS, HTM en RET op, maar personeelstekorten (chauffeurs/bestuurders, en ook onderhoudspersoneel) zorgen er nog steeds voor dat de vervoerscapaciteit kleiner is dan gepland en gewenst. Daarom zijn we een extern onderzoek gestart naar de problematiek op de OV-arbeidsmarkt en mogelijke oplossingen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door bureau Berenschot. EBS, HTM en RET hebben hun medewerking aan dit onderzoek toegezegd. Wij verrekenen met de OV-bedrijven per 1 januari 2024 de dienstregelingskilometers die ze wel gesubsidieerd hebben gekregen maar die ze als gevolg van de personeelstekorten niet gereden hebben.
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.		

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.	●	
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico-gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.	●	
Periodieke terugkoppeling van de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

Blauw: project loopt volgens begroting; Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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 hebben samen onderzocht en bepaald welke knooppunten worden aangepakt. De MRDH helpt vervolgens samen met betrokken partijen om de opgave uit te werken, de raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving (onder meer de verstedelijking) te bespreken en de oplossingsrichtingen te verkennen. De MRDH helpt de gemeenten en andere partijen met de planvorming en het opstellen van een zogenaamd startdocument. Daarnaast verstrekt de MRDH subsidie voor de verbetering van het OV-knooppunt. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationsbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbetering.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

Blauw: project loopt volgens begroting; Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het actualiseren van de beheervisie van de MRDH.		We zijn als MRDH bevoegd gezag voor de veiligheid en het beheer van de railinfrastructuur. Hierbij dienen we tenminste vierjaarlijks onze beheervisie aan te passen aan de actualiteit rondom het beheer van de Railassets.. Wij maken onze beleidskaders up-to-date met de actuele beleidsspeerpunten van MRDH. Voor de beheerders HTM en RET is onze geactualiseerde beheervisie een kaderstellend document voor het opstellen van strategische, - en de jaarlijkse beheerplannen voor het beheer van de railassets.
Het beoordelen van het beheerplan Rail assets (vloot en infrastructuur) van de MRDH.		Wij hebben het beheerplan 2024 van HTM goedgekeurd. Het beheerplan 2023-2024 van RET is nog niet door ons goedgekeurd. We zijn met RET in gesprek over passende mitigerende maatregelen zodat het beheer van de Railassets binnen onze financiële kaders (bandbreedte assetsubsidie) wordt uitgevoerd.
Eerste stallingsmogelijkheden in verbouwde remise Harstenhoekplein mogelijk, totaal gereed in 2025.		
Doorlopen planologische procedures remise GAVI-terrein.		

Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem

Het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 besloten, na behandeling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 15 november 2023, opdracht 6 af te ronden. In deze bestuursrapportage gaan we daarom niet meer in op de aparte activiteiten van opdracht 6, maar beschrijven we hieronder wat is afgesproken. Vanuit opdracht 1, 3 en 5 blijven we het OV ontwikkelen en versterken. Uitdagingen zoals voldoende personeel, maatregelen om het OV sneller te maken en de kwaliteit van het OV hebben onze blijvende aandacht en worden opgepakt vanuit die opdrachten.

In 2023 hebben we na een intensieve trajecten met de vervoerders HTM en RET maatregelenpakketten afgesproken die voor een (financieel) gezonde basis zorgen voor de toekomst van het OV. Daarmee is de basis gelegd voor het herstel van het OV. Ook de uitgangspunten voor het maatregelenpakket met EBS hebben we afgesproken. In 2024 besluit de bestuurscommissie over het maatregelenpakket met EBS. Onderdeel van de besluitvorming op 15 december 2023 was de beëindiging van het Transitieprogramma OV en corona. Afspraken uit het Transitieprogramma die doorlopen, krijgen een plaats in lopende concessies of in lopende programma's en projecten. De bestuurscommissie neemt medio 2024 het besluit over de wijze waarop de voor dit Transitieprogramma beschikbare middelen in de toekomst worden ingezet. Vanaf 2024 hanteren we weer een reguliere vervoerplanprocedure voor de dienstregeling 2025.

Ondanks dat we opdracht 6 hebben afgerond, gaat de lobby onverminderd door en is dat ook nodig voor de doorontwikkeling van het OV. We zetten in op meer Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Het gaat om een BDU die structureel rechtdoet aan de opgave waarvoor we nu en in de toekomst voor aan de lat staan. Dit betekent onder meer dat we inzetten op:

- voldoende middelen voor beheer en onderhoud en voldoende investeringsruimte om de groei in de regio te kunnen faciliteren.
- een positief beeld creëren over het OV. Dit moet bijdragen aan meer personeel dat graag in het OV wil werken en meer reizigers in het OV en daarmee hogere inkomsten.
- een juiste bijdrage voor het OV-studentenproduct. Doel is vraag en aanbod voor het studentenproduct beter in balans te brengen met een gezonde financiële basis.

3.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten			
Beleid en programmering			
Verkeer	4.712.280	7.162.280	2.450.000
Openbaar vervoer	4.586.868	4.586.868	0
Subsidie CROW Kp-VV	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	**10.199.148**	**12.649.148**	**2.450.000**
Exploitatie openbaar vervoer			
Concessies	435.533.270	577.857.787	142.324.517
Beheer en onderhoud infra	5.462.901	9.380.555	3.917.654
Subtotaal Exploitatie OV	**440.996.171**	**587.238.342**	**146.242.171**
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	3.515.195	3.592.904	77.709
Subtotaal Apparaatslasten	**3.515.195**	**3.592.904**	**77.709**
Financiering			
Rente	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
Subtotaal Financiering	**22.157.857**	**16.556.168**	**-5.601.689**
Vennootschapsbelasting			
Heffing vennootschapsbelasting	375	375	0
Subtotaal Vennootschapsbelasting	**375**	**375**	**0**
Totaal lasten	**476.868.746**	**620.036.937**	**143.168.191**
Baten			
Onttrekking fonds BDU	448.277.475	492.585.088	44.307.613
Rente	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
Marktconformiteits-opslag	8.152.654	6.996.834	-1.155.820
Overige inkomsten	5.927.798	109.898.847	103.971.049
Totaal baten	**484.515.784**	**626.036.937**	**141.521.153**
Saldo van baten en lasten	7.647.038	6.000.000	-1.647.038
Toevoeging risicoreserve financiering	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Verkeer

De begroting wordt verhoogd met € 2,45 miljoen. MRDH fungeert als kassier voor de rijksbijdrage voor de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 2,45 miljoen). De extra lasten worden gedekt door een extra rijksbijdrage via de BDU beschikking.

Openbaar vervoer

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Exploitatie openbaar vervoer

Binnen de exploitatie van het openbaar zijn er drie ontwikkelingen in 2023 zijn ingezet die bepalend zijn voor lasten in 2024 financiële kader voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer:

1. Met instemming van de motie Bikker wordt het regionaal openbaar vervoer structureel met € 300 miljoen extra ondersteund. Met € 300 miljoen is het landelijk mogelijk om de voor 2024 voorziene tariefstijging van 11,7% in het regionaal openbaar vervoer structureel af te wenden, waarbij er in 2025 weer reguliere indexatie van de tarieven zal plaatsvinden. De decentrale overheden verwachten dat hiervoor structureel circa € 160 miljoen nodig is. De resterende € 140 miljoen is jaarlijks beschikbaar voor de instandhouding aan het regionaal openbaar vervoer.
   De verwachting is dat van de € 300 miljoen extra middelen jaarlijks € 72,9 miljoen bij de MRDH terecht komt. Voor het afwenden van de tariefstijging is € 39,5 miljoen beschikbaar. Voor de railconcessies betekent dit lagere (norm)opbrengsten, wat leidt tot een hogere subsidie richting de vervoerders en voor de busconcessies verhoogt de MRDH de jaarlijkse subsidie met een compensatie voor het niet doorvoeren van de tariefstijging. Voor de instandhouding resteert dan € 33,4 miljoen voor de MRDH.
2. De contractvergoeding Studentenreisrecht OV (SOV) voor 2024 is herijkt als onderdeel van het contract tussen OCW en vervoerders. Als gevolg keert OCW een lagere contractvergoeding uit aan de OV-contractpartijen. Naar aanleiding van motie Krul is eenmalig ondersteuning van het OV in 2024 toegezegd. Normaal gesproken heeft de MRDH hier geen rol in, maar er is besloten om de eenmalige bijdrage via de BDU aan vervoerders uit te keren. Naar verwachting gaat het voor de MRDH om € 15,2 miljoen.
3. het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 ingestemd met de besluiten in het kader van Borging toekomstbestendig OV in de hele regio. Financieel is besloten om een reservering in de OV-exploitatiebegroting op te nemen van € 145 miljoen. Van de € 145 miljoen wordt € 137 miljoen gedekt uit de beschikbare financiële ruimte binnen het BDU saldo. Het besluit voor deze aanvullende middelen voor het OV zullen uiteindelijk worden verwerkt in de subsidies voor de exploitatie van het openbaar vervoer. In deze bestuursrapportage zijn de gevolgen op hoofdlijnen verwerkt op basis van de voorgestelde aanpassingen in het besluit. De detailuitwerking van de besluiten vindt in de eerste helft van 2024 plaats. De definitieve verwerking in de vorm van aangepaste subsidieverleningen voor 2024 moet nog plaatsvinden en zal naar verwachting bij de 2de bestuursrapportage worden verwerkt.

Concessies

De concessies zoals opgenomen in de initiële begroting 2024 en nu de 1ste bestuursrapportage zijn eigenlijk niet meer vergelijkbaar, zeker voor het exploitatie gedeelte, omdat door het bovengenoemde besluit bij punt 3 de uitgangspunten van de concessies niet meer hetzelfde zijn. Het besluit is bedoeld om een nieuw startpunt te creëren aansluitend bij nieuwe werkelijkheid.

De verhoging van de lasten met € 142,3 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Concessies	Mutatie lasten €
De toevoeging van de Bikker gelden:	
Afwending tariefstijging	+ 39,5 miljoen
Instandhouding regionaal OV	+ 33,4 miljoen
SOV-herijkingscompensatie	+ 15,2 miljoen
Actualisatie concessies n.a.v. verweking besluit borging toekomstbestendig OV en de toepassing van de actuele indexatiecijfers	+ 42,3 miljoen
De begrote lasten stijgen door vrijval uit vaststellingen voor assets uit eerdere jaren die binnen het asset budget van 2023 waren gereserveerd voor aanvullende aanvragen. Die aanvragen zijn er niet geweest voor assets in 2023, dus schuift het budget door naar 2024.	+ 9,2 miljoen
Personen vervoer over water is geactualiseerd op basis van de gemaakte afspraken.	+ 0,5 miljoen
De verwachte lasten voor de stimuleringsmaatregelen uit het transitieplan zijn hoger in 2024. Dit gaat om verschuiving van de lasten tussen de jaren en niet een wijziging van het budget.	+ 1,3 miljoen
Voor maatwerk vervoer schuift het niet gebruikte budget in 2023 door naar 2024.	+ 0,9 miljoen
Totaal	+ **142,3 miljoen**

Beheer en onderhoud infra

De verlaging van de lasten met € 3,9 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Beheer en onderhoud infra	Mutatie lasten €
De lasten en baten voor de abri concessie zijn geactualiseerd. Per saldo blijft het een saldo neutrale concessie.	+ 3,4 miljoen
Diverse mutaties binnen de overige assets, zoals doorschuif van DRIS budget uit 2023 naar 2024.	+ 0,5 miljoen
Totaal	- **3,9 miljoen**

Apparaatslasten

De stijging van de lasten betreft de verwerking van de cao stijging. Zie voor de verdere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Financiering

Gewijzigd op basis van een nieuwe opgave van de vervoerders van de benodigde financiering in 2024. Zie voor een verdere toelichting op de daling van de rentebaten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Vennootschapsbelasting

Zie voor de toelichting van de vennootschapsbelasting de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (opgenomen in hoofdstuk 5.2).

Baten

Onttrekking fonds BDU

De BDU-onttrekking betreft het saldo van de kosten minus de overige inkomsten van derden.

Rente en Marktconformiteits-opslag

Gewijzigd op basis van een nieuwe opgave van de vervoerders van de benodigde financiering in 2024.

Overige inkomsten

De verhoging van de overige inkomsten met € 104,0 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Onderwerp	Mutatie lasten €
De toevoeging van de Bikker gelden:	
Afwending tariefstijging	+ 39,5 miljoen
Instandhouding regionaal OV	+ 33,4 miljoen
SOV-herijkingscompensatie	+ 15,2 miljoen
Rente inkomsten op de liquide middelen die bij de initiële begroting nog niet waren begroot.	+ 14,0 miljoen
De lasten en baten voor de abri concessie zijn geactualiseerd. Per saldo blijft het een saldo neutrale concessie.	+ 1,9 miljoen
Totaal	+ **104,0 miljoen**

3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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.

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

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.	●	
Fietsmaatregelen Westland: De wegbeheerders starten met de planuitwerking voor de drie Metropolitane fietsroutes en op basis van subsidieaanvragen van wegbeheerders verlenen wij subsidies.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.		De gemeente Den Haag geeft aan dat de drie fietsprojecten Velostrada, Nieuwe Tolbrug (als onderdeel van de MFR route Den Haag - Pijnacker) en Trekvlietbrug een vertraging hebben van 1 tot2 jaar. De vertraging is het gevolg van een meer tijdvergend participatietraject (Velostrada) en en de wijze van aanbesteden (Trekvlietbrug). Bij de Nlewue Tolbrug worden aanvullende studies uitgevoerd en wordt aan de hand van de uitkomsten een participatietraject gestart.
Een realisatiebesluit nemen voor het project MOVV Metronet.		
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: • opstarten definitief ontwerp perron verlening gekoppeld rijden lijn 4 (fase 1).		Gekoppeld rijden op Randstadrail lijnen zorgt dat we kunnen groeien met het OV; er ontstaat ruimte op het samenloopdeel voor de groei van RandstadRail lijn 3 en 4 en de frequentieverhoging op de E-lijn. Tevens ontstaat ruimte voor groei in de Haagse tramtunnel. We hebben een technische analyse laten uitvoeren naar gekoppeld rijden, daaruit kwam naar voren dat er ruimtelijke consequenties zijn bij het verlengen van de haltes. Met name op het gebied van groen, bomen en parkeerplekken. Gemeente Den Haag, HTM en MRDH werken samen aan een Ruimtelijk hoofdkeuze document voor lijn 2, 3 en 4. Met als doel om ruimtelijke impact en oplossingsrichtingen van het verlengen van de haltes in Den Haag te bepalen. Daarna maken we samen een integrale afweging voor de keuze op welke lijnen gekoppeld te gaan rijden.
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: • 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?

- Oplevering project HOV Maastunnel
- HOV Ridderkerk met als doel het versnellen van het openbaar vervoer.
- Upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.
- Invoering 1e fase maatregelen Plan toekomstvast tramnet

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.	●	
Uitwerking Plan Toekomstvast Tramnet	●	
Realisatie HOV Maastunnel en knooppunt Zuidplein	●	

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.	●	We monitoren de subsidieaanvragen van de wegbeheerders op basis van een dashboard per route. We beoordelen het definitief ontwerp per wegbeheerder en tracédeel op basis van de gemaakte afspraken in de samenwerkingsovereenkomst. Vervolgens verlenen we subsidies.

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Realisatie deelprogramma's 'Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)	●	
Start realisatie lijn 1 Delft en Rijswijk	●	
Ingebruikname lijn 19 naar TU-wijk	●	

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.	●	Wegbeheerders hebben nog geen subsidieaanvraag ingediend voor de aanleg of de verbetering van fietsinfrastructuur.

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.	●	De gemeenten hebben in 2024 nog geen subsidie aangevraagd voor de in juli 2023 aangemelde verkeersveiligheidsprojecten

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?

Blauw: project loopt volgens begroting; Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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).		We werken in Rotterdam met de gemeente en de RET de projecten buslijn 70 en tram Laan van zuid uit, we verwachten dit jaar de realisatiebesluiten te nemen. We werken met de gemeenten en RET het vastgestelde Plan Toekomstvast tramnetwerk concreet uit. Versnellingsmaatregelen maken daar een groot deel van uit. Verwachte realisatie van maatregelen is vanaf 2025 aan de orde. Den Haag: We werken samen met de gemeente Leidschendam-Voorburg en HTM versnellings-maatregelen uit rondom de Mall of the Netherlands. Het gaat onder andere om het vervangen van iVRI's. Van 50 naar 30km/h: In navolging van Amsterdam gaan ook gemeenten binnen de MRDH voor het verlagen van snelheden als belangrijk middel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het verlagen van de snelheid van 50 km naar 30 km/h op gebiedsontsluitingswegen heeft (grote) nadelige gevolgen voor het OV te versnellen en dit is nadelig voor onze reizigers (langere reistijd) en voor de exploitatie (meer bussen nodig). We werken daarom samen met de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Delft en de HTM aan een visie document om de ambitie 'versnellen van het openbaar vervoer vast te houden.

3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten per programma			
Projectkosten Verkeer			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	26.108.451	17.680.585	-8.427.866
Fiets- en ketenmobiliteit	31.795.381	34.344.157	2.548.776
Verkeersveiligheid	8.981.454	16.653.191	7.671.737
Subtotaal Verkeer	**66.885.286**	**68.677.933**	**1.792.647**
Projectkosten Openbaar vervoer			
Netwerk openbaar vervoer	57.662.805	111.926.640	54.263.835
Subtotaal Openbaar vervoer	**57.662.805**	**111.926.640**	**54.263.835**
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	1.496.525	1.529.600	33.075
Subtotaal Apparaatslasten	**1.496.525**	**1.529.600**	**33.075**
Totaal lasten	**126.044.616**	**182.134.173**	**56.089.557**
Baten			
Onttrekking fonds BDU	124.402.450	180.188.398	55.785.948
Overige inkomsten	1.642.166	1.945.775	303.609
Totaal baten	**126.044.616**	**182.134.173**	**56.089.557**
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 8,4 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
In de begroting 2024 was nog rekening gehouden met de start van de realisatie van het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan, één van de maatregelen uit het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers'. Naar verwachting start de uitvoering van het project niet eerder dan in 2026.	- 4,0 miljoen
Bijstelling jaarschijf 2024 Central Innovation District (CID)-Binckhorst, no-regret maatregelen. Binnen deze subsidiecategorie worden geen projecten meer gerealiseerd.	- 0,7 miljoen
In de begroting 2024 was nog geen rekening gehouden met de bijdrage van het Rijk aan het werkbudget voor het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar. Het Rijk heeft dit bedrag toegevoegd aan de BDU beschikking voor 2024.	+ 0,4 miljoen
In de begroting was de jaarschijf voor de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move 2020-2023 van € 6 miljoen nog niet verdeeld over de vier subsidiecategorieën, maar als algemene post begroot binnen de subsidiecategorie Verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS). Die verdeling vindt nu plaats. Binnen WMWS is sprake van een vijftal lopende subsidies: • Westland: Maatregel C4/C8: Werkgeversaanpak Royal Flora Holland, Honderdland en ABC Westland; • Westland: Maatregel C7: Doorstromingsmaatregelen A20 • Voorne-Putten en Haven Rotterdam: Maatregel D2: Logistiek Platform • Voorne-Putten en Haven Rotterdam: Maatregel D3: Mobiliteitsmanagement Gedragsbeïnvloeding • Aanpakken: Maatregel G4: Reefer hub De verwachte bestedingen voor deze projecten bedragen € 0,7 miljoen in 2024. Het budget binnen VMWS voor de KTA wordt daarom met € 5,3 miljoen verlaagd.	- 5,3 miljoen
Het programma AVLM is eind 2022 geëvalueerd. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit is besloten kennisontwikkeling te continueren, lopende projecten af te ronden en geen nieuwe pilots te starten. In de begroting 2024 was nog geen rekening gehouden met bestedingen na 2022. Naast een jaarlijks onderzoeksbudget van € 0,2 miljoen lopen er nog twee pilotprojecten: • project Certificering Autonoom Vervoer in de Openbare Ruimte (CAVIDOR); • realiseren van automatisch vervoer bij Rotterdam The Hague Airport (MARTHA). De verwachte bestedingen voor 2024 voor AVLM bedragen in totaal € 1,3 miljoen.	+ 1,3 miljoen
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidiecategorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidiecategorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting. In de begroting 2024 was in dit kader voor de jaarschijf 2024 een stelpost van € 5 miljoen opgenomen voor het IPVa 2023 en 2024. Het IPVa 2023 is inmiddels volledig verplicht en voor het IPVa 2024 is het totale subsidieplafond verhoogd met € 5 miljoen naar € 35 miljoen. De stelpost voor het jaar 2024 wordt daarom verhoogd met 25% van € 5 miljoen en verdeeld over drie jaar (€ 0,4 miljoen). Per saldo wordt de begroting binnen de subsidiecategorie Verkeersmanagement en wegenstructuur verlaagd met € 0,1 miljoen: • Stelpost 2023 verlagen met € 2,5 miljoen; • Stelpost 2024 verhogen met € 0,4 miljoen; • Lopende kleine subsidieprojecten 2023 en eerder: verhogen jaarschijf 2024 met € 2 miljoen.	- 0,1 miljoen
Totaal	**- € 8,4 miljoen**

Fiets- en ketenmobiliteit

De hogere verwachte bestedingen van € 2,5 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
Realisatie van de metropolitane fietsroutes Zoetermeer-Rotterdam en Den Haag - Pijnacker starten niet eerder dan in 2025. In de begroting 2024 was voor deze routes nog € 6,2 miljoen opgenomen. Bij de 2e bestuursrapportage 2024 is meer zicht op de voortgang van de overige routes en voor die routes zal op dat moment indien nodig een bijstelling plaatsvinden.	- 6,2 miljoen
In de begroting was de jaarschijf voor de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move 2020-2023 van € 6 miljoen nog niet verdeeld over de vier subsidiecategorieën, maar als algemene post begroot binnen de subsidiecategorie Verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS). Die verdeling vindt nu plaats. Binnen Fiets- en ketenmobiliteit is sprake van een drietal lopende subsidies: • Oeververbinding (inclusief Algeracorridor): Maatregel B03: Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug • Oeververbinding (inclusief Algeracorridor): Maatregel B13: Snelfietsroute Algerabrug (tracé Capelle) • Zoetermeer: Maatregel E03: Aansluiting Entreegebied op station Zoetermeer De verwachte bestedingen voor deze projecten bedragen € 3,1 miljoen in 2024. Het budget binnen deze subsidiecategorie voor de KTA wordt daarom met € 3,1 miljoen verhoogd.	+ 3,1 miljoen
In het kader van het Transitieprogramma OV en corona is er voor stimulering van ketenmobiliteit € 1,4 miljoen aan budget doorgeschoven vanuit de jaarrekening 2023. Bij de 2e bestuursrapportage 2024 is meer zicht op de specifieke invulling van het budget en zal indien nodig nog een bijstelling plaatsvinden.	+ 1,4 miljoen
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidiecategorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidiecategorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting. In de begroting 2024 was in dit kader voor de jaarschijf 2024 een stelpost van € 5 miljoen opgenomen voor het IPVa 2023 en 2024. Het IPVa 2023 is inmiddels volledig verplicht en voor het IPVa 2024 is het totale subsidieplafond verhoogd met € 5 miljoen naar € 35 miljoen. De stelpost voor het jaar 2024 wordt daarom verhoogd met 25% van € 5 miljoen en verdeeld over drie jaar (€ 0,4 miljoen). Per saldo wordt de begroting binnen de subsidiecategorie Fiets- en ketenmobiliteit verhoogd met € 4,2 miljoen: • Stelpost 2023 verlagen met € 2,5 miljoen; • Stelpost 2024 verhogen met € 0,4 miljoen; • Lopende kleine subsidieprojecten 2023 en eerder: verhogen jaarschijf 2024 met € 6,3 miljoen.	+ 4,2 miljoen
Totaal	+ **€ 2,5 miljoen**

Verkeersveiligheid

De hogere verwachte bestedingen van € 7,7 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €	
Voor de nog lopende projecten in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen worden de budgetten over de nog resterende jaarschijven verdeeld op basis van realisatie bij de jaarrekening 2023 en verwachte verdere projectvoortgang. Voor 2024 betekent dit een verhoging van het budget met € 1,6 miljoen.	+	1,6 miljoen
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidiecategorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidiecategorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting. In de begroting 2024 was in dit kader voor de jaarschijf 2024 een stelpost van € 4,6 miljoen opgenomen voor het IPVa 2023 en 2024. Het IPVa 2023 is inmiddels volledig verplicht en voor het IPVa 2024 is het totale subsidieplafond verhoogd met € 5 miljoen naar € 35 miljoen. De stelpost voor het jaar 2024 wordt daarom verhoogd met 25% van € 5 miljoen en verdeeld over drie jaar (€ 0,4 miljoen). Per saldo wordt de begroting binnen de subsidiecategorie Verkeersveiligheid verhoogd met € 6,1 miljoen: • Stelpost 2023 verlagen met € 2,5 miljoen; • Stelpost 2024 verhogen met € 0,4 miljoen; • Lopende kleine subsidieprojecten 2023 en eerder: verhogen jaarschijf 2024 met € 8,2 miljoen.	+	6,1 miljoen
Totaal	+	**€ 7,7 miljoen**

Netwerk openbaar vervoer

De hogere verwachte bestedingen van € 54,3 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €	
Voor een aantal projecten schuift de realisatie in tijd naar achter, waardoor de lasten uit 2023 terecht komen in 2024. Het gaat om programma Instroom nieuwe trams Haagse regio (INTHR) voor € 16,2 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat er minder aanvragen van gemeente Den Haag zijn ontvangen dan voorzien, vertraging van het aanvraagproces en vertraging in de uitvoering. Daarnaast schuiven de projecten Systeemspring sneltramtraject (€ 2,3 miljoen), 4-sporigheid Schiedam (3,2 miljoen), Hart van Zuid (€ 0,5 miljoen), Hoekse lijn (€ 1,6 miljoen), Sebastiaansbrug (€ 0,9 miljoen) en R-net Ridderkerk Rotterdam (1,1 miljoen).	+	25,8 miljoen
De verwachte studiekosten van de projecten gekoppeld rijden RandstadRail & vernieuwen spoorbeveiliging (€ 1,5 miljoen), Metronet (€ 2,7 miljoen) Oude lijn & Knooppunten (€ 1,9 miljoen), Bereikbaarheid CID Binckhorst (€ 10,3 miljoen incl. Rijksbijdrage) en Stadsbrug Rotterdam (€ 2,9 miljoen) zijn geactualiseerd en leiden tot extra lasten in 2024. De toenemende lasten komen enerzijds door het doorschuiven van ongebruikt budget uit 2023. Anderzijds als gevolg van afspraken over de verdeling van de studiekosten binnen de projecten die bij het opstellen van de begroting 2024 nog niet waren gemaakt en dus ook niet waren begroot. De reserveringen voor de studiekosten komen ten laste van het totale beschikbare budget voor deze projecten, dus het betreft een verschuiving in tijd en geen extra budget.	+	19,3 miljoen
Voor een aantal (deel)projecten uit de programma's no regret Binckhorst en de Korte Termijn Aanpak (KTA) geldt dat de verleningen en daarbij behorende lasten in 2024 uiteindelijk binnen categorie netwerk openbaar zullen vallen terwijl ze stonden begroot bij Verkeersmanagement en wegenstructuur.	+	9,0 miljoen
Voor lijn 19 is 2023 besloten door de BCVa om extra budget beschikbaar te stellen. Het besluit leidt naar verwachting ook tot hogere lasten in 2024.	+	2,7 miljoen
Voor kleine OV-projecten binnen het programma Kleine projecten wordt in 2024 meer realisatie verwacht (€ 1,1 miljoen).	+	1,1 miljoen
Door vertraging in de realisatie schuift een deel van de lasten voor het programma versnellingsmaatregelen OV naar 2025.	-	3,6 miljoen
Totaal	+	**€ 54,3 miljoen**

Apparaatslasten

De stijging van de lasten betreft de verwerking van de cao stijging. Zie voor de verdere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Baten

Onttrekking fonds BDU

De BDU-onttrekking betreft het saldo van de kosten minus de overige inkomsten van derden.

Overige inkomsten

Dit betreft de specifieke uitkering in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheids-maatregelen. De verwachte realisatie van dit Rijksbudget is gekoppeld aan de verwachte voortgang van deze projecten.

3.3 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.

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

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?

Blauw: project loopt volgens begroting; Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten.		Op dit moment inventariseren we bij alle gemeenten en campussen aan welke initiatieven zou kunnen worden bijgedragen. We voeren nu eerste gesprekken met een aantal gemeenten over mogelijke campusprojecten, zowel nieuwe als bestaande campussen. De gemeenten hebben nog geen concrete projecten aangemeld.
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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.	●	Gemeenten hebben nog geen projectaanvragen ingediend. We proberen deze actief op te halen in gesprekken met gemeenten. Hierbij maken we een koppeling met projecten uit Region of the Future.
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 innovatie-vraagstukken. 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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We brengen de resultaten van het programma Region of the Future (RotF) 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.	●	

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?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
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).	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.		De gemeenten hebben nog geen concrete projecten ingediend. We voeren nu gesprekken met de gemeenten over mogelijke projecten. Bovendien gaan we vanaf april 2024 gezamenlijk werken aan een beter benutten aanpak, gevoed door aangedragen casussen van gemeenten. Rondom het zomerreces verwachten we projectvoorstellen om bedrijventerreinen beter te benutten.
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.		

3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3 Economisch vestigingsklimaat bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten			
Subtotaal programmakosten	3.160.479	3.116.851	-43.628
Subtotaal InnovationQuarter	986.081	986.081	0
Subtotaal YES!Delft	500.000	500.000	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.070.550	1.094.239	23.689
Totaal lasten	**5.717.110**	**5.697.171**	**-19.939**
Baten			
Inwonerbijdrage	5.677.110	5.657.171	-19.939
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	40.000	40.000	0
Totaal baten	**5.717.110**	**5.697.171**	**-19.939**
Saldo van baten en lasten	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote lasten op het programma dalen met € 19.939 door de verwerking van het nieuwe cao akkoord in de salarislasten. Vanwege de stijging van de salarislasten stijgt de bijdrage aan de overheadkosten vanuit de inwonerbijdrage met € 19.939. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma. Deze daling van de baten komt ten laste van de programmakosten. Daarnaast komt de stijging van de apparaatslasten binnen dit programma als gevolg van de cao stijging ook ten laste van de programmakosten. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de paragraaf bedrijfsvoering (hoofdstuk 5.2).

Baten

Door de verwerking van het nieuwe cao akkoord in de salarislasten stijgt de bijdrage aan de overhead-kosten vanuit de inwonerbijdrage met € 19.939. De inwonerbijdrage die de MRDH in 2023 ontvangt van de gemeenten wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met € 19.939.

Hoofdstuk 4 Overhead

4.1 Overhead

Overhead bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten			
Personele overhead Va	3.444.557	3.773.018	328.461
Materiële overhead Va	2.799.200	2.546.960	-252.240
Totaal Overhead Va	**6.243.757**	**6.319.978**	**76.221**
Personele overhead EV	901.873	984.872	82.999
Materiële overhead EV	699.800	636.740	-63.060
Totaal Overhead EV	**1.601.673**	**1.621.612**	**19.939**
Totaal lasten overhead	**7.845.430**	**7.941.590**	**96.160**

Dekkingsbronnen Overhead bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Onttrekking fonds BDU	6.243.757	6.319.978	76.221
Inwonerbijdrage EV	1.601.673	1.621.612	19.939
Totaal dekkingsbronnen Overhead	**7.845.430**	**7.941.590**	**96.160**
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De stijging van de personele overheadkosten is het gevolg van een structurele toevoeging van de functies HRM medewerker, HRM adviseur en adviseur Informatiebeheer aan het functiegebouw van de MRDH (€ 315.300) en verwerking van het cao akkoord voor de gemeentelijke sector (€ 96.160). Dekking van de structurele toevoeging van de functies vindt plaats uit het verlagen van het materiële budget met € 315.300. Zie voor een verdere toelichting de paragraaf bedrijfsvoering.

De totale apparaatslasten (overhead en directe kosten personeel op de begrotingsprogramma's) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 5.2). De uitgaven worden conform de in de begroting opgenomen verdeelsleutels toegerekend aan de BDU-middelen en aan de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat:

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

- De salariskosten van de stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en de overige bedrijfsvoeringskosten: 80% van deze kosten komt ten laste van de rijksmiddelen BDU en 20% van deze kosten komt ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Baten

De verhoging van het overhead budget wordt bekostigd door een verhoging van de Dekkingsbronnen Overhead met € 96.160. De in de begroting opgenomen verdeelsleutels worden gehanteerd voor de toerekening aan de twee dekkingsbronnen (zie toelichting bij de lasten).

Hoofdstuk 5 Paragrafen

5.1 Financiering

Financieringsfunctie bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten per programma			
Rente OV-bedrijven	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
Rente overbesteding	0	0	0
Totaal	**22.157.857**	**16.556.168**	**-5.601.689**
Baten per programma			
Rente OV-bedrijven	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	8.152.654	6.996.834	-1.155.820
Te activeren rente overbesteding	0	0	0
Totaal	**30.310.511**	**23.553.002**	**-6.757.509**
Saldo van baten en lasten	**8.152.654**	**6.996.834**	**-1.155.820**
Dotatie (-)/onttrekking risicoreserve financiering	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
Resultaat	**505.616**	**996.834**	**491.218**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten van de financieringsfunctie zijn geheel toegerekend aan het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Lasten

De financieringsbehoefte van de OV-bedrijven is lager dan vooraf gedacht voor 2024. Hierdoor dalen de begrote rentelasten met € 5,6 miljoen.

Baten

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt op grond van het Treasurystatuut en de Verordening bussenleningen een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht bij de OV-bedrijven. De in rekening te brengen opslag daalt vanwege de lagere financieringsbehoefte van de OV-bedrijven.

Reserve

De benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsfunctie wordt bepaald door de leningen aan de vervoerbedrijven af te zetten tegen de boekwaarde van de materiële vaste activa waarop de MRDH een pandrecht heeft. Door een toevoeging van € 6 miljoen wordt de Risicoreserve financieringen weer op een voldoende niveau gebracht. Zie voor een verdere toelichting paragraaf 5.2 Weerstandsvermogen en risico's.

5.2 Weerstandsvermogen en risico's

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2024-2027 gemiddeld € 40 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 36 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 3.1.). 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	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.442.878.196	1.249.305.885	-193.572.311
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.471.204.808	1.408.721.574	-62.483.234
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	956.283.125	915.669.023	-40.614.102
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	486.595.071	333.636.862	-152.958.209
Weging risico	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	38.927.606	26.690.949	-12.236.657
Netto/gewogen risico (ondergrens € 36 miljoen.)	38.927.606	36.000.000	-2.927.606
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	31.280.568	30.000.000	-1.280.568
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	8.152.654	6.996.834	-1.155.820
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**505.616**	**996.834**	**491.218**

5.3 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

Dit komt door een structurele toevoeging van de functies HRM medewerker, HRM adviseur en adviseur Informatiebeheer aan het functiegebouw van de MRDH, waardoor de formatie van de MRDH organisatie wijzigt van 92,6 fte naar 95,6 fte. De besluiten zijn op 9 oktober 2023 (voor de functies HRM medewerker en HRM adviseur) en op 15 januari 2024 (functie adviseur Informatiebeheer) genomen door het dagelijks bestuur.

Structurele toevoeging HRM

In 2017 lag de focus van de HRM-dienstverlening nog vooral op het verrichten van instandhoudingstaken. De dienstverleningsovereenkomst met de gemeente Rotterdam was ook op deze basis van focus ingericht. Sindsdien is de MRDH significant gegroeid, daarnaast heeft ze voor de periode van 2023-2026 een ambitieuze Strategische Agenda opgesteld die veel vraagt van de organisatie en haar medewerkers. Ook heeft de organisatie behoefte aan de (door)ontwikkeling van HRM-processen en -beleid.

Deze veranderingen maken aanpassing van de HRM-dienstverlening noodzakelijk, waarbij in de nieuwe situatie meer aandacht is voor:

- de begeleiding van het verandertraject van de MRDH;
- het borgen en optimaliseren van HRM-processen en -beleid;
- het behoud van kennis en continuïteit in de HRM-dienstverlening

Een uitgebreidere inzet en een grotere betrokkenheid van (de medewerkers van) HRM bij de MRDH is essentieel om recht te doen aan de bovenstaande ambities en omstandigheden.

Structurele toevoeging ICT

De MRDH streeft continu naar verbeteringen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. Sinds de oprichting zijn de informatiestromen binnen de MRDH significant gegroeid en is er voor de periode van 2023-2026 een ambitieuze Strategische Agenda opgesteld die veel vraagt van de organisatie en haar medewerkers. Informatiebeheer is onder invloed van digitalisering sterk in beweging en de eisen die gesteld worden aan informatieveiligheid nemen toe. Kennis van de organisatie en de werkprocessen van de MRDH is van substantieel belang om nieuwe ontwikkelingen te kunnen vertalen naar de werkwijzen binnen de MRDH.

Het kunnen inspelen op nieuwe en aangescherpte wetgeving op het gebied van informatiebeheer gecombineerd met de huidige beperkte bezetting en het vertrek van de externe inhuur zorgt ervoor dat de opgave fors groter is dan we aan capaciteit kunnen bieden. Naast dat dit in Planning & Control producten de afgelopen jaren is toegelicht, wordt dit ook door de account bij de jaarrekeningcontrole en in de managementletter van 2023 opgemerkt. Om te voorkomen dat we nieuwe ontwikkelingen in de toekomst niet meer bij kunnen benen en risico's mogelijk onvoldoende beheerst kunnen worden is besloten om het informatiebeheer per 2024 intern te gaan organiseren.

Een uitgebreidere inzet en een grotere betrokkenheid van een adviseur informatiebeheer bij de werkprocessen van de MRDH is essentieel om recht te doen aan de bovenstaande ambities en omstandigheden.

Financiële verwerking

Om de drie functies structureel in de personeelskostenbegroting op te nemen is het noodzakelijk de begrotingspost personele overhead met € 315.300,- (prijspeil 2024 na cao verhoging) op te hogen. De budget neutrale dekking vindt plaats door gelijktijdige verlaging van de budgetten voor materiële overhead voor hetzelfde bedrag. Door deze gelijktijdige verlaging heeft deze formatie uitbreiding geen effect op de Meerjarenbegroting. Dit omdat zowel de personele als de materiële kosten van de overhead voor 20% ten laste komen van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer.

Naast de structurele toevoeging van de drie functies aan het functiegebouw van de MRDH is het cao akkoord voor de gemeentelijke sector verwerkt. Sinds december 2023 is er een definitief akkoord over de nieuwe cao. Het akkoord geldt van 1 januari 2024 tot en met eind maart 2025, waarbij schaalbedragen vanaf 1 januari 2024 met 4,75% en per 1 oktober 2024 met 1,25% stijgen. Voor de MRDH begroting betekent de verwerking van de cao verhoging een totale mutatie van € 230.633 en is als volgt opgebouwd:

					Verdeling cao verhoging	
Verdeling bedragen in euro's	fte's	Kosten prijspeil basis begroting	Verwerking cao verhoging	Totaal	Overhead	Programma's
Toevoeging HRM medewerker	1,00			85.519		
Toevoeging HRM adviseur	1,00			107.885		
Toevoeging adviseur informatiebeheer	1,00			121.896		
Totaal toevoeging functies	**3,00**	**0**	**0**	**315.300**	**0**	**0**
Overige functies MRDH	92,60	10.428.700	230.633	10.659.333	96.160	134.473
Totalen	**95,60**	**10.428.700**	**230.633**	**10.974.633**	**96.160**	**134.473**

In de volgende overzichten is de was-wordt situatie van de verdeling van de apparaatslasten over de drie programma's (zie hoofdstuk 3) en het overzicht Overhead (zie hoofdstuk 4.1) weergegeven:

Was kostenverdeling apparaatslasten 2024			Kostenverdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel bedragen in euro's	fte's	Kosten	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma Infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma Economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	216.009			172.807		43.202
BFC, BSB en BID	29,6	3.147.393			2.517.914		629.479
Vervoersautoriteit	52,0	5.765.556	3.515.195	1.496.525	753.836		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.299.743				1.070.550	229.193
Totaal personele apparaatslasten	**92,6**	**10.428.701**	**3.515.195**	**1.496.525**	**3.444.557**	**1.070.550**	**901.873**
Materiële apparaatslasten		3.499.000			2.799.200		699.800
Totalen		**13.927.701**	**3.515.195**	**1.496.525**	**6.243.757**	**1.070.550**	**1.601.673**

Wordt kostenverdeling apparaatslasten 2024			Kostenverdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel bedragen in euro's	fte's	Kosten	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma Infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma Economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	220.789			176.631		44.158
BFC, BSB en BID	32,6	3.532.309			2.825.847		706.462
Vervoersautoriteit	52,0	5.893.044	3.592.904	1.529.600	770.540		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.328.492				1.094.239	234.253
Totaal personele apparaatslasten	**95,6**	**10.974.634**	**3.592.904**	**1.529.600**	**3.773.018**	**1.094.239**	**984.873**
Materiële apparaatslasten		3.183.700			2.546.960		636.740
Totalen		**14.158.334**	**3.592.904**	**1.529.600**	**6.319.978**	**1.094.239**	**1.621.613**

Wijziging kostenverdeling apparaatslasten 2024			Kostenverdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel bedragen in euro's	fte's	Kosten	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma Infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma Economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	0,0	4.780			3.824		956
BFC, BSB en BID	3,0	384.916			307.933		76.983
Vervoersautoriteit	0,0	127.488	77.709	33.075	16.704		
Economisch Vestigingsklimaat	0,0	28.749				23.689	5.060
Totaal personele apparaatslasten	**3,0**	**545.933**	**77.709**	**33.075**	**328.461**	**23.689**	**82.999**
Materiële apparaatslasten		-315.300			-252.240		-63.060
Totalen		**230.633**	**77.709**	**33.075**	**76.221**	**23.689**	**19.939**

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

De MRDH heeft in december 2021 het informatiebeleidsplan vastgesteld, hier wordt het ICT beleid voor de periode 2021-2026 mee vormgegeven. Als onderdeel hiervan heeft het Managementteam van de MRDH op 3 oktober 2023 besluiten genomen met betrekking tot het informatiebeheer, informatiebeveiliging en archivering. Daarnaast is er een Roadmap 2024 opgesteld.

Per 1 januari 2024 is er een vaste formatieplek voor een informatiemanager (1 fte) bijgekomen.

Planning

Op basis van de Roadmap 2024 volgt onderstaande planning voor 2024:

Planning 2024 Eerste kwartaal - Q1	Planning 2024 Tweede kwartaal - Q2	Planning 2024 Derde kwartaal - Q3	Planning 2024 Vierde kwartaal - Q4
Migratie sharepoint (vervanging E-docs door Visidosis)			
Oplevering applicaties			
	Informatie beleid en processen	Digitalisering werkprocessen	
Upgrade E-docs	Kwaliteitssysteem		
Functioneel beheer/Reguliere (IT-)processen			
Uitvoeren informatiebeleid			
Uitvoeren beveiligingsbeleid			

Onderstaand een statusoverzicht van de bijbehorende openstaande actiepunten:

Informatiebeveiliging en privacy

Onderwerp	Status
Uitvoeren van back-up en recovery test	De back-up recovery is succesvol uitgevoerd.
Uitvoeren van autorisatie beheer	Het autorisatie beheer wordt vanaf Q2-2023 periodiek bijgehouden.
Uitvoeren van een penetratie test	De penetratie test is door een extern bureau uitgevoerd. De MRDH heeft de resultaten ontvangen. De aanbevelingen zijn gewogen en uitgevoerd.
Contract, SLA en DAP met Den Haag ondertekenen	Er is een nieuwe overeenkomst gesloten (en getekend) tussen de MRDH en de gemeente Den Haag. De DAP is ondertekend.
Vervangen Extranet en Stratech	Stratech is in Q1-2024 vervangen door AFAS. De vervanging van Extranet is ook gereed en wordt momenteel gebruikt voor het verzenden van vergaderstukken.
Het vaststellen van een risico-classificatie en Privacy Risico analyse voor alle gebruikte applicaties	Inventarisatie zal in Q3-Q4 2024 plaats vinden.
Uitvoeren van de Fit-Gap analyse	In Q4-2022 is de Fit-Gap analyse uitgevoerd. Dit zal in Q4-2024 wederom plaats vinden.
Opstellen van een bedrijfscontinuïteitsplan	Dit staat gepland voor 2025.
E-docs upgrade	De upgrade is momenteel in uitvoering. De verwachte is dat dit in Q2-2024 gereed zal zijn.
Upgrade hardware vergaderzalen	In Q1-2024 zijn, in verband met de privacy/AVG regelgeving, de mini pc's in vergaderzalen vervangen door clickshare systemen.

Informatiebeheer

Onderwerp	Status
Opzetten van een kwaliteitsmonitoringssysteem voor informatiebeheer	De opdracht is gegeven hiervoor en wordt gestart in Q2-2024.

IT projecten

Onderwerp	Status
Migratie naar SharePoint	In Q2-2024 volgen alle medewerkers van de MRDH-organisatie een SharePoint cursus. De voorbereidingen voor de migratie zijn gestart waaronder het voorlichting van de MRDH-organisatie.
Live uitzenden vergaderingen	Het inrichten van het live uitzenden in de Hans Horlingszaal van de MRDH is in Q2-2024 gestart.

Hoofdstuk 6 Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014;
gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 27 juni 2024;

Besluit

1. kennis te nemen van de 1e Bestuursrapportage 2024;
2. de in de 1e Bestuursrapportage 2024 opgenomen 1e begrotingswijziging 2024 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 5 juli 2024 van het algemeen bestuur.

de secretaris,	de voorzitter,
Christel Mourik	Jan van Zanen

Bijlage 1 Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de Jaarrekening 2023 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2024 geraamde mutaties, inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving bedragen in euro's	Saldo jaarrekening 31-12-2023*	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024
Reserves				
Egalisatiereserve EV	5.421.548	0	0	5.421.548
Risicoreserve financieringen	30.000.000	6.000.000	0	36.000.000
Subtotaal reserves	**35.421.548**	**6.000.000**	**0**	**41.421.548**
Fondsen				
BDU	404.188.389	619.259.828	679.093.464	344.354.753
Subtotaal fondsen	**404.188.389**	**619.259.828**	**679.093.464**	**344.354.753**
Totaal generaal	**439.609.937**	**625.259.828**	**679.093.464**	**385.776.301**

* inclusief resultaatbestemming

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

Voor de financiële afwikkeling van verleende projectbijdragen is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ingesteld. Toevoegingen of onttrekkingen worden weergegeven bij Programma 3 Economisch vestigingsklimaat. In deze bestuursrapportage wordt geen mutatie voorgesteld.

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 3) en betreft de marktconformiteitsopslag die in rekening wordt gebracht bij de vervoerders. Deze opslag wordt toegevoegd aan de reserve totdat deze risico-reserve op voldoende niveau is. Ten opzichte van de Begroting MRDH 2024 is de geraamde toevoeging met € 1,6 miljoen gedaald.

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2023) vermeerderd met de voorlopig verkregen indexatie van 4,615%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 492.585.088);
- programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 180.188.398);
- overhead (€ 6.319.978)

Toelichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3 (programma's) en hoofdstuk 4.1 (Overhead).

Bijlage 2 Overzicht incidentele baten en lasten

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

- stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

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

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

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

Incidentele baten en lasten bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Incidentele lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	7.647.038	21.235.187	13.588.149
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	6.642.166	1.945.775	-4.696.391
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0
Overhead	0	0	0
Totaal	**14.289.204**	**23.180.962**	**8.891.758**
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	15.235.187	15.235.187
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	6.642.166	1.945.775	-4.696.391
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	**6.642.166**	**17.180.962**	**10.538.796**
Saldo van incidentele baten en lasten	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele lasten betreft de toevoeging aan de risicoreserve financieringen (€ 6,0 miljoen, zie bijlage 1 Staat van reserves en fondsen). Daarnaast ontvangt de MRDH een eenmalige compensatie, via een specifieke uitkering, voor het negatieve effect van de herijking van de contractvergoeding Studentenreisrecht OV (SOV). Deze compensatie wordt 1 op 1 doorgezet naar de vervoerders.
De specificatie is als volgt:

Project gefinancierd met incidentele bijdragen bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Incidentele baten			
Subsidie SOV-herijkingscompensatie	0	15.235.187	15.235.187
Totaal	**0**	**15.235.187**	**15.235.187**

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Zoals hiervoor aangegeven worden vanaf het begrotingsjaar 2024 de incidentele toevoegingen aan de BDU als structureel aangemerkt en komen deze niet meer terug in het overzicht (mutatie no regret Den Haag).

De MRDH heeft in 2021 en 2022 een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen ontvangen. Bijstelling vindt plaats op basis van realisatie bij de jaarrekening 2023 en verwachte verdere projectvoortgang.

Project gefinancierd met incidentele bijdragen bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Incidentele baten			
No regret Den Haag	5.000.000	0	-5.000.000
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	1.642.166	1.945.775	303.609
Totaal	**6.642.166**	**1.945.775**	**-4.696.391**

Structureel begrotingssaldo

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 structureel in evenwicht is:

Presentatie van het structureel begrotingssaldo bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Saldo baten en lasten	7.647.038	6.000.000	-1.647.038
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
Begrotingssaldo na bestemming	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	7.647.038	6.000.000	-1.647.038
Structureel begrotingssaldo	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**

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

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 5 juli 2024 door het algemeen bestuur MRDH

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

1e Bestuursrapportage MRDH 2024 in één oogopslag

- BETREFT DE BEGROTINGSWIJZIGINGEN 1E BESTUURSRAPPORTAGE MRDH 2024
- ALLE BEDRAGEN ZIJN IN MILJOENEN
- DALINGEN/STIJGINGEN ZIJN T.O.V. DE MRDH BEGROTING 2024

PROGRAMMA 1:
EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
stijgt van 476,9 naar 620,0 (143,1 stijging)

- Beleid en programmering: 2,4 (stijging)
- Concessies: 142,3 (stijging)
- Beheer en onderhoud infra: 3,9 (stijging)
- Directe kosten personeel: 0,1 (stijging)
- Rente: 5,6 (daling)

PROGRAMMA 2:
INFRASTRUCTUUR VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
stijgt van 126,0 naar 182,1 (56,1 stijging)

- Verkeersmanagement en wegenstructuur: 8,4 (daling)
- Fiets- en ketenmobiliteit: 2,5 (stijging)
- Verkeersveiligheid: 7,7 (stijging)
- Netwerk Openbaar vervoer: 54,3 (stijging)
- Directe kosten personeel: 0,03 (stijging)

OVERHEAD
stijgt van 7,84 naar 7,94 (0,10 stijging)

- Personele Overhead Va: 0,33 (stijging)
- Materiële Overhead Va: 0,25 (daling)
- Personele Overhead EV: 0,08 (stijging)
- Materiële Overhead EV: 0,06 (daling)

PROGRAMMA 3:
ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT
daalt van 5,72 naar 5,70 (0,02 daling)

- Programmakosten: 0,04 (daling)
- Directe kosten personeel: 0,02 (stijging)

LASTEN
↑ 199,3
(van 616,5 naar 815,8)

SALDO VAN BATEN EN LASTEN
↓ 1,6
(van 7,6 naar 6,0)

PROGRAMMA 1:
EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
dekking: lagere toevoeging aan reserves van 1,6 (7,6 naar 6,0)

- Risicoreserve financiering: 1,6 (daling)

PROGRAMMA 1:
EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
stijgt van 484,5 naar 626,0 (141,5 stijging)

- Onttrekking fonds BDU: 44,3 (stijging)
- Rente: 5,6 (daling)
- Marktconformiteits-opslag: 1,2 (daling)
- Overige inkomsten: 104,0 (stijging)

PROGRAMMA 2:
INFRASTRUCTUUR VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
stijgt van 126,0 naar 182,1 (56,1 stijging)

- Onttrekking fonds BDU: 55,8 (stijging)
- Overige inkomsten: 0,3 (stijging)

PROGRAMMA 3:
ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT
daalt van 5,72 naar 5,70 (0,02 daling)

- Inwonerbijdrage: 0,02 (daling)

BATEN
↑ 197,7
(van 624,1 naar 821,8)

DEKKINGSBRONNEN OVERHEAD
stijgt van 7,84 naar 7,94 (0,10 stijging)

- Onttrekking fonds BDU: 0,08 (stijging)
- Inwonerbijdrage EV: 0,02 (stijging)

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Va en EV

28 augustus 2024
Agendapunt 5.0

Onderwerp	Ontwerpbegroting MRDH 2025

Bestuurlijk trekker	F. van Oosten
Portefeuille	Middelen
Aard bespreking	Adviserend

Gevraagd aan de adviescommissie
Het algemeen bestuur te adviseren over de wijze waarop de rode draden uit de gemeentelijke zienswijzen op de ontwerpbegroting MRDH 2025 beantwoord worden.

Context
De Ontwerpbegroting MRDH 2025 is op 24 april jl. aangeboden aan de gemeenten met de uitnodiging om uiterlijk 17 juli een zienswijze kenbaar te maken. Het dagelijks bestuur heeft van 20 gemeenten een reactie ontvangen. De gebundelde (concept) zienswijzen zijn als bijlage toegevoegd. In de begroting 2024 zijn de resultaten uit de Strategische Agenda MRDH 2023-2026 uitgewerkt in jaaractiviteiten.

De begroting staat geagendeerd voor de vergadering op 13 september van het algemeen bestuur.

Relatie met de Strategische Agenda
De concrete activiteiten die volgen uit de Strategische Agenda worden jaarlijks geïntegreerd in de begroting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze begroting geeft zo smart mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost in 2025. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) geeft, als bijlage bij de begroting, een concreet overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies. Bij de beschrijving van de jaaractiviteiten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat is ook rekening gehouden met het vastgestelde Uitvoeringsprogramma EV.

Motivering
Programma Vervoersautoriteit
In de begroting 2025 zijn binnen het programma ‘Exploitatie verkeer en openbaar vervoer’ en ‘Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer’ de resultaten uitgewerkt die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de metropoolregio. Daarbij wordt samengewerkt door de 21 gemeenten in de metropoolregio met partners zoals de provincie Zuid-Holland, het Rijk en andere regionale partners.

De opgaven van de programma’s Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Het financiële Meerjarenbeeld tot en met 2043 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. In meerdere zienswijzen is aandacht gevraagd voor de inzet voor meer BDU, hieronder wordt nader ingegaan op deze zienswijzen.

Net als in eerdere begrotingen hanteert de MRDH 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. Voor het begrotingsjaar 2025 en de meerjarenbegroting 2026-2028 wordt geen tekort begroot.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa, bijlage 3 in de begroting) maakt deel uit van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en geeft inzicht in de bijdrage vanuit de middelen van de Vervoersautoriteit aan het realiseren van infrastructurele projecten. Voor kleine projecten wordt in 2025 een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld.

Programma Economisch Vestigingsklimaat
In de begroting 2025 zijn binnen het programma Economisch vestigingsklimaat de resultaten uitgewerkt die bijdragen aan het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat. Die verbetering bereikt de MRDH in 2025 door samenwerking van de 21 gemeenten in de metropoolregio, met partners zoals de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en de Economic Board Zuid-Holland.

De financiële uitgangspunten in deze begroting sluiten aan bij de Kadernota MRDH begroting 2025, die op 20 maart jl. in deze commissie aan de orde is geweest.

Rode draden uit de zienswijzen
Allereerst hebben meerdere gemeenten positief gereageerd op de ontwerpbegroting. Ze herkennen zich in deze begroting en zien geen aanleiding om een inhoudelijke zienswijze in te dienen. Er is een goede verbinding gelegd tussen de inhoudelijke ambities uit de Strategische Agenda en de activiteiten en resultaten zoals opgenomen in de begroting. Veel gemeenten zijn positief over de samenwerking binnen de MRDH.

Op een aantal onderwerpen wordt door meerdere gemeenten ingegaan:
- Financiële vooruitzichten van gemeenten/ravijnjaar
- Mobiliteitsvisie
- Lobby BDU

Deze beantwoording van deze rode draden liggen voor ter bespreking. De rode draden zijn ieder voorzien van een antwoord.

Financiële vooruitzichten van gemeenten/ravijnjaar
Veel gemeenten reageren over het algemeen positief op de keuze om de indexatie van de inwonerbijdrage niet volgens de normale systematiek vast te stellen, maar deze beperkter te laten stijgen. Wel vragen ze daarbij aandacht voor de financiële vooruitzichten van de gemeenten.
Gemeenten stellen soms de vraag wat het gaat betekenen als de inwonerbijdrage niet wordt geïndexeerd, om zo een bijdrage te kunnen leveren aan de verwachte tekorten bij gemeenten. Andere gemeenten benadrukken de meerwaarde van dit programma voor de regio, maar verzoeken MRDH wel om efficiënter en effectiever om te gaan met deze middelen.

Reactie algemeen bestuur
Het structureel niet of minder indexeren van de inwonerbijdrage leidt ertoe dat er minder geïnvesteerd kan worden in de regionale economie. In de Strategische Agenda zijn

scherpere keuzes gemaakt voor een doelmatiger inzet van de middelen voor economisch vestigingsklimaat. De uitvoering van de opdrachten in de Strategische Agenda kende in 2023 een goede start. Niet of minder indexeren zet de uitvoerbaarheid van de Strategische Agenda onder druk. Daarom is het gewenst om met elkaar in gesprek te gaan over de ontwikkeling van de beschikbare middelen in relatie tot de regionale ambities voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Op 3 juli 2024 heeft de Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat daarom besloten te gaan starten met het maken van een nieuwe economische visie, waar deze vraag nadrukkelijk aan de orde zal komen.

In aanloop naar de begroting 2026 zal de MRDH hiervoor bestuurlijke gesprekken organiseren, waarbij ook gekeken zal worden naar de effecten van een nihil percentage voor de indexatie. Deze bestuurlijke gesprekken en de kaderstelling vanuit de deelnemende gemeenten voor het begrotingsjaar 2026 vormen de basis voor de kadernota MRDH begroting 2026, waarin wij een voorstel voor de indexering van de inwonerbijdrage voor het jaar 2026 op zullen nemen. Wij zullen uw raad via de daarvoor ingestelde MRDH adviescommissies hierover in het voorjaar van 2025 informeren.

Mobiliteitsvisie
De in wording zijnde mobiliteitsvisie wordt door een aantal gemeenten benoemd, waarbij vooral aandacht wordt gevraagd voor een integrale uitwerking van mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken. Een paar gemeenten vraagt aandacht voor de participatie en de manier waarop dit wordt vormgegeven.

Reactie algemeen bestuur
Het opstellen van de mobiliteitsvisie is in volle gang en de 21 gemeenten worden daarbij intensief betrokken. Het uitgangspunt is inderdaad om een integraal beeld te geven op de bereikbaarheid in de toekomst van alle modaliteiten. De diverse ingebrachte aandachtspunten nemen wij mee in dit proces.

Voor de pilot inwonerparticipatie van de mobiliteitsvisie is een plan van aanpak opgesteld waarin verschillende vormen van participatie zijn opgenomen. Onder meer meereisparticipatie om verschillende doelgroepen (scholieren, studenten, forenzen, recreanten, senioren) te bevragen. Bij de verschillende vormen wordt kenbaar gemaakt hoe inwoners worden betrokken, wat het doel is en wat er met de opgehaalde informatie gebeurt. Na de participatiemomenten koppelen we terug aan de deelnemers. De pilot inwonerparticipatie ronden we af met een evaluatie daarin zullen we, binnen de geldende privacyregels, een overzicht opnemen van de ontvangen reacties. Op deze wijze willen we een afgewogen besluit nemen over de vraag of de wijze waarop de MRDH inwonersparticipatie vorm wil geven bij beleidsvorming en -uitvoering.

Lobby BDU
Een aantal gemeenten vraagt aandacht voor het feit dat het financiële meerjarenbeeld laat zien dat de meerjarige investeringsruimte ontoereikend blijkt voor mobiliteitsopgaven en de geambieerde versterking van het regionale openbaar vervoer. Ze spreken de steun uit richting MRDH, om bij het Rijk te pleiten voor een structurele en substantiële verhoging van de BDU.

Reactie algemeen bestuur
We herkennen de opgave voor een substantiële verhoging van de BDU. De afgelopen periode is dit meermaals aangekaart bij de politieke partijen en destijds bij de formerende partijen. Tot op heden heeft dit nog niet het gewenste resultaat opgeleverd. In de tweede helft van 2024 organiseren we gesprekken met de ministeries en met de politiek om dit extra onder de aandacht te brengen. Onze inzet om te komen tot een verhoging van de BDU zetten we onverminderd door.

Vervolgproces
Indien besloten wordt om een advies uit te brengen aan het algemeen bestuur over het in de Ontwerpbegroting MRDH 2025 opgenomen programma Vervoersautoriteit en de tijdens de vergadering gepresenteerde rode draden, dan wordt het algemeen bestuur door middel van een woordelijk verslag van de adviescommissies geïnformeerd over het gegeven advies.

De bestuurlijke reactie op de ontvangen zienswijzen (en eventuele aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen) op de ontwerpbegroting worden behandeld door het dagelijks bestuur op 26 augustus, waarna het algemeen bestuur op 13 september een besluit neemt over de begroting. De nota van beantwoording zal na behandeling door het dagelijks bestuur worden toegestuurd aan de adviescommissies als nazending.

Bijlagen
1. Gebundelde zienswijzen ontwerpbegroting MRDH 2025
2. Aanbiedingsbrief aan de raden – vrijgave voor zienswijze
3. Ontwerpbegroting MRDH 2025
4. Infographic MRDH begroting 2025 in één oogopslag

Gevolgde procedure

Bestuurscommissie	3 april 2024
Dagelijks bestuur	24 april 2024
Zienswijzetermijn	17 juni 2024 tot en met 17 juli 2024

Verdere procedure

Zienswijzetermijn	n.v.t.
Bestuursperiode	n.v.t.
Dagelijks bestuur	26 augustus 2024
Algemeen bestuur	13 september 2024
Anders, te weten	n.v.t.

Contactpersoon

- Niels van den Beukel
- 088 5445 193
- n.vandenbeukel@mrdh.nl

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Niels van den Beukel

e-mail
n.vandenbeukel@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445 193

uw kenmerk

ons kenmerk
109092

aantal bijlage(n)
3

De raden van de 21 gemeenten die deelnemen aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Datum
24 april 2024

Onderwerp
Verzoek zienswijze MRDH begroting 2025

Geachte raad,

Met elkaar. Voor elkaar. Dat is het motto van de Strategische Agenda van de MRDH. Daarin staat hoe 21 gemeenten samen de bereikbaarheid gaan verbeteren en de economie vernieuwen. En daar is geld voor nodig. In bijgaande ontwerpbegroting staat hoe we de beschikbare financiële middelen in 2025 willen inzetten. En u heeft als raadslid de mogelijkheid uw zienswijze hierop te geven.

Bijna een kwart van de Nederlandse bevolking woont in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Mensen die hier graag prettig wonen, werken en recreëren. En de komende decennia komen er nog eens 400.000 inwoners bij. Mensen die een woning verwachten, werk en een prettige leefomgeving. Een investering in onze metropoolregio is dan ook een investering in de toekomst van mensen die deze regio dragen en verder brengen. Wij kunnen het verschil maken en dat gaan we ook in 2025 doen.

Bijgaande begroting is evenwichtig en bevat ambities die met elkaar samenhangen. Versterking van de economie is alleen mogelijk als tegelijkertijd ook de bereikbaarheid verbetert en het verbeteren van de bereikbaarheid dient een maatschappelijk en economisch doel, namelijk het verbinden van wonen, werken en recreëren. Alleen op die manier dragen we bij aan meer welvaart en welzijn voor onze inwoners. De handen moeten dus uit de mouwen en dat gaat ook gebeuren in 2025. We werken aan snel OV op de Oude Lijn en de bouw van nieuwe stations, versterken OV-knooppunten, ontwikkelen Metropolitane Fietsroutes, realiseren groene OV haltes en zorgen voor de instroom van zero-emissiebussen. En door onze inzet op het vernieuwen van werklocaties worden de bedrijventerreinen en de ruimte voor werken beter benut en zullen er meer geschikte locaties zijn binnen de regio voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven. Tot slot zetten we in op het revitaliseren en verduurzamen van leegstaand of verouderd vastgoed op bedrijventerreinen zodat er voldoende en kwalitatief goede ruimte voor bedrijven ontstaat.

Grote ambities vragen om commitment en vertrouwen om tot resultaten te komen. De geschetste regionale opgaven zijn groot en gezamenlijk maken we meer impact. MRDH kan ook bijdragen middels MRDH Support aan het behalen van de belangrijke resultaten.

Professionals van de MRDH dragen daarin bij aan het realiseren van lokale ambities met regionale impact.

De metropoolregio is de potentiële koploper van de Nederlands economie. Met het Havenindustrieel complex in de Rotterdamse regio, de Technische Universiteit in Delft en de Greenport zijn we een wereldspeler. De uitdaging is om onze economische kernkwaliteiten beter met elkaar te verbinden.

Bij het realiseren van ambities gaat het om een heldere focus en inzet maar ook over geld. Het is belangrijk om dat in gedachten te houden als u de begroting leest. Want we kunnen veel maar niet alles doen. Sterker nog: we hebben niet voldoende geld om al onze ambities waar te maken. En ook de financiële positie van gemeenten baart zorgen. Vanaf 2026 zal er veel minder geld beschikbaar zijn voor gemeenten omdat het Rijk enorm kort op het gemeentefonds. Ook dat moeten we onder ogen komen. Om gemeenten in de opgaven vanuit onze mogelijkheden tegemoet te komen, stijgt de inwonersbijdrage van de MRDH ten opzichte van de begroting 2024 niet volgens de gebruikelijke indexeringspercentages maar slechts beperkt, met € 0,10 naar € 3,07 per inwoner. Dat betekent wel dat we minder inkomsten hebben voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat en dus minder middelen te besteden hebben.

Het uiteindelijke doel is om brede welvaart te realiseren voor onze inwoners. Maar er is nóg een belang om te investeren in onze metropoolregio. De metropoolregio is bepalend voor 20% van de Nederlandse economie. Vandaar onze oproep en het aanbod aan het kabinet: investeer hier want daar plukt heel Nederland de vruchten van. Ook om die reden is het belangrijk dat we samen optrekken. Het maakt een groot verschil: de kracht van 21 gezamenlijke gemeenten is groter dan als individuele gemeente. Die krachtige lobby is en blijft nodig om het geld te krijgen dat nodig is om onze doelen uit de Strategische Agenda te realiseren.

Bij deze de uitnodiging aan u: lees de begroting kritisch en opbouwend en geef uw zienswijze. Want op die manier krijgen we een gemeenschappelijk vertrekpunt voor 2025. Een jaar waarin we ons opnieuw sterk maken voor een betere toekomst van de mensen die hier wonen, werken en leven. Wij vragen u uiterlijk 17 juli 2024 uw zienswijze schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de MRDH.

U kunt het concept en de definitieve zienswijze per e-mail richten aan Niels van den Beukel (n.vandenbeukel@mrdh.nl). Een tijdige reactie helpt ons om uw zienswijze inhoudelijk goed te kunnen behandelen. Als uw gemeente de uiterste termijn voor een reactie niet haalt, kunt u ons dit dan tijdig laten weten?

We zijn van harte bereid om in uw raad een nadere toelichting te geven op de begroting. Ook dit kunt u kenbaar maken aan Niels van den Beukel. We ontvangen graag zo spoedig mogelijk uw zienswijze nadat u daar een besluit over heeft genomen. Maar als u eerder al een concept van de zienswijze kunt sturen, dan is dat welkom. Dan kunnen we voor het zomerreces al met de beantwoording starten.

Samen met de ontvangen zienswijzen wordt de begroting op 28 augustus 2024 besproken door de adviescommissies van de MRDH. Het algemeen bestuur betrekt de zienswijzen

vervolgens bij de besluitvorming over de begroting. Die zal plaatsvinden tijdens de vergadering van het algemeen bestuur op 13 september 2024.

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

C. Mourik
secretaris

A. Aboutaleb
voorzitter

Bijlagen:

1. *Ontwerpbegroting MRDH 2025*
2. *Begroting 2025 in één oogopslag*
3. *Kadernota MRDH begroting 2025*

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerpbegroting 2025
en meerjarenbegroting 2026-2028

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Met elkaar, voor elkaar

Inhoud

Inleiding 4

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH 7

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's 13

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 13

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

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

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 17

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 21

2.1.2 Wat gaat het kosten? 25

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 29

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

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

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

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 32

2.2.2 Wat gaat het kosten? 35

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 37

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

2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren 37

2.3.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties 39

2.3.2 Wat gaat het kosten? 41

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting 43

3.1 Algemene dekkingsmiddelen 43

3.2 Overhead 43

3.3 Vennootschapsbelasting 45

Hoofdstuk 4 Paragrafen 46

4.1 Financiering 46

4.2 Verbonden partijen 49

4.3 Weerstandsvermogen en risico's 52

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen 56

4.5 Bedrijfsvoering 58

4.6 Subsidies 61

Hoofdstuk 5 Financiële begroting 63

5.1 Overzicht baten en lasten 63

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten 64

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

Inleiding

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

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

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

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

Met inzet, lef en wederzijds vertrouwen
Grote ambities vragen om wederzijds commitment en vertrouwen om tot resultaten te komen. De geschetste regionale opgaven zijn groot en juist daarom kunnen we gezamenlijk meer impact maken. De inzet is om met lef en vertrouwen samen te werken aan het versterken van het economische vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. De 21 gemeenten vormen samen de MRDH en iedere aangesloten gemeente draagt bestuurlijk en ambtelijk zijn steentje bij. Daarbij wordt intensief samengewerkt met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland en met de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. De Economic Board Zuid-Holland (EBZ), waarin bedrijfsleven,

overheden en kennisinstellingen samen optrekken en InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij, zijn belangrijke partners.

Leeswijzer

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen 2023-2028.

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dat zijn de begrotingsprogramma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

Begrotingsprogramma's

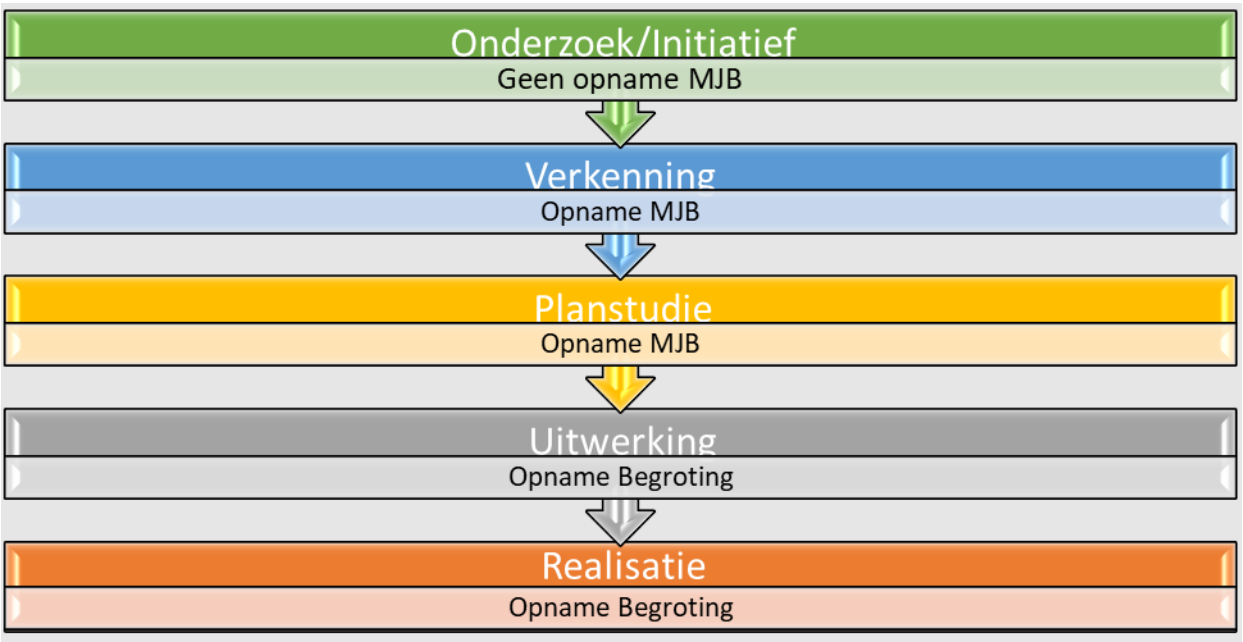
In onderstaand schema is opgenomen in welke begrotingsprogramma's de opdrachten uit de Strategische Agenda worden uitgewerkt:

	Programma's MRDH begroting 2025		
Opdrachten Strategische Agenda MRDH 2023-2026	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Economisch vestigingsklimaat
Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren	V	V	
Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren			V
Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren	V	V	
Opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties			V
Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk	V	V	

Verbeteren Bereikbaarheid
De opgaven van de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in hoofdstuk 2 worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Jaarlijks wordt ongeveer € 680 miljoen aan BDU-middelen ontvangen.

Exploitatie OV
Ongeveer € 550 miljoen wordt jaarlijks besteed aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Dit is inclusief de kosten van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur.

Investeringen
Voor investeringen op het gebied van verkeer en openbaar vervoer is jaarlijks ongeveer 20% van de BDU-middelen beschikbaar. De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare investeringsmiddelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken en/of prioriteiten moeten stellen, terwijl we daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen moeten zoeken. In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Via subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten wordt de investeringsruimte beschikbaar gesteld. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden. Voor Kleine projecten (< € 10 miljoen subsidiabele kosten) wordt in 2025 een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van dit programma werken we in samenspraak met de gemeenten in het voorjaar van 2024 uit, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2024. Naast projecten die al in de begroting zijn opgenomen, lopen er ook diverse studies naar nieuwe projecten. Grote projecten (> €10 mln. subsidiabele kosten) doorlopen de onderstaande fases:

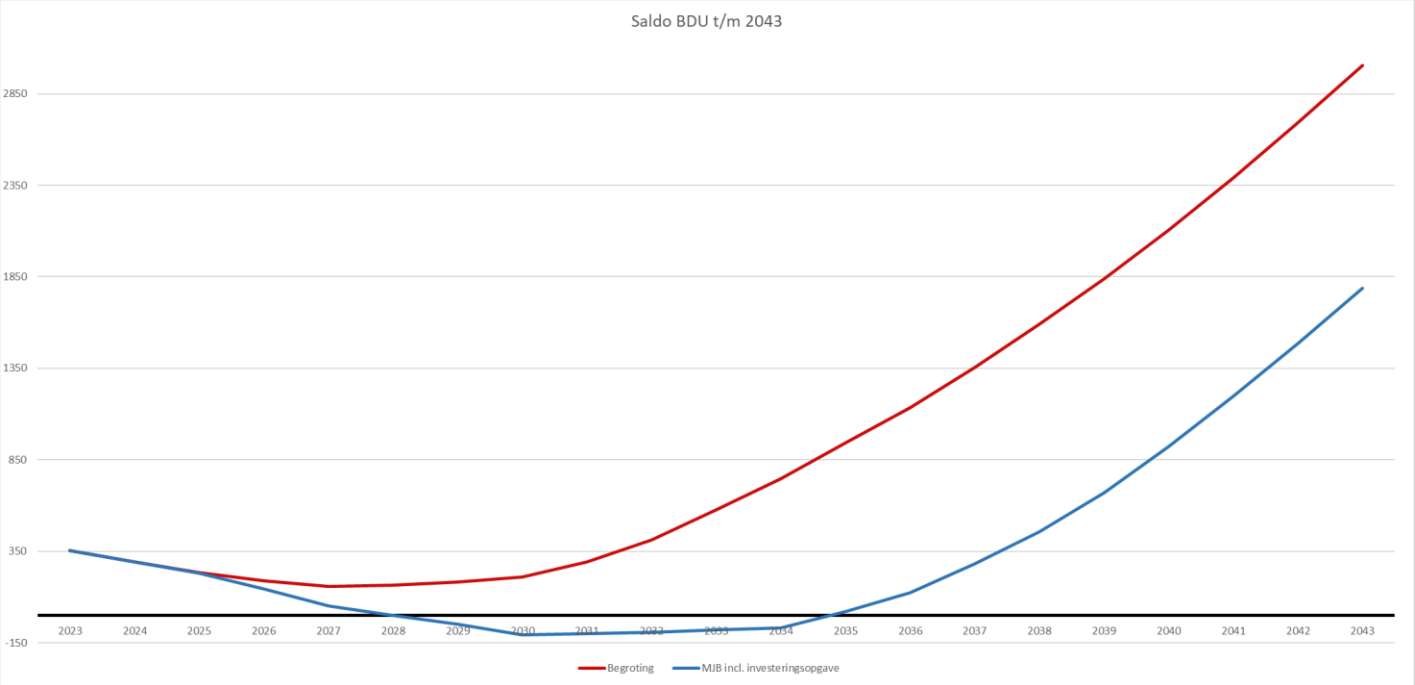


De fase waarin een project zich bevindt bepaalt waar het wordt opgenomen, ofwel in de begroting, ofwel in het financiële meerjarenbeeld (MJB). Een onderzoek/initiatief leidt nog niet tot opname in het meerjarenbeeld, dat gebeurt pas na besluitvorming door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit over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

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

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

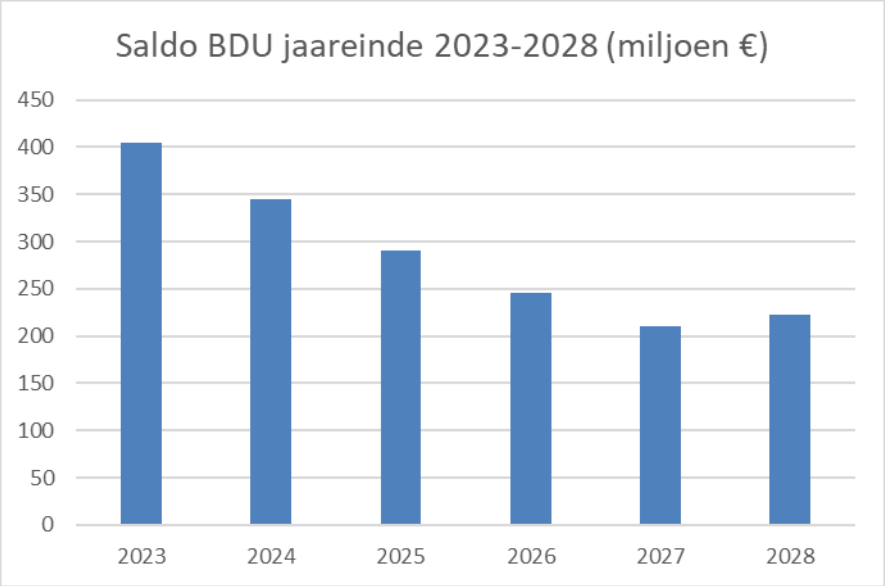
In bijlage 2 is een gedetailleerd overzicht opgenomen van de projecten en programma's uit het meerjarenbeeld. Rekening houdend met deze investeringsopgave en een gelijkblijvende structurele inzet voor de exploitatie van het openbaar vervoer, geeft het financiële meerjarenbeeld het volgende beeld van de stand van de nog beschikbare BDU-middelen per jaareinde:



Het beeld laat zien dat er beperkte investeringsruimte is voor projecten die nu nog in de initiatief-, verkenning- en planstudiefase zitten. De ambities en opgaven zijn omvangrijk en tegelijkertijd neemt de druk op investeringsmiddelen toe. Op basis van de leidende principes die we in de Strategische Agenda afspraken en de nog op te stellen nieuwe Mobiliteitsvisie komen we in 2025 tot een werkwijze die ondersteunt bij het maken van een zorgvuldige en onderbouwde afweging ten aanzien van de prioritering van financiële middelen. De werkwijze verschaft inzicht in projecten om zo het goede gesprek over prioritering met elkaar te kunnen voeren en tot besluitvorming te komen.

Het meerjarenbeeld faciliteert als instrument het gesprek in de bestuurs- en adviescommissie Vervoersautoriteit over de keuzemogelijkheden en de financiële consequenties voor de lange termijn. Voorstellen die de begroting raken worden geagendeerd in het algemeen bestuur.
De Metropoolregio Rotterdam Den Haag hanteert het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan, onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van

beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. De meerjarenbegroting van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders, voor het begrotingsjaar 2025 en de daaropvolgende begrotingsjaren wordt geen tekort verwacht:



Vernieuwen economie
De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. We houden rekening met het verzoek van de gemeenten om te anticiperen op hun financieel perspectief vanaf 2026 door in 2025 een lager indexeringspercentage toe te passen dan volgens de systematiek gebruikelijk is. Voor het begrotingsjaar 2025 bedraagt de inwonerbijdrage € 3,07 per inwoner (Kadernota MRDH begroting 2025).

Dit geld wordt primair besteed als bijdrage en cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat de bevoegdheid om (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten met regionale uitstraling die bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Daarnaast wordt de regionale ambtelijke inzet hieruit bekostigd.

Overhead
Conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) worden binnen de programma's de kosten van het directe personeel verantwoord. De overige apparaatslasten vallen onder de categorie 'overhead' en deze kosten worden apart, buiten de programma's om, verantwoord. De verdeelsleutel van de stafmedewerkers, de centrale directiefunctie en de overige bedrijfsvoeringskosten bedraagt 20% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% BDU. Uitgangspunten voor de overhead zijn op basis van de Notitie Overhead van de Commissie BBV van 2016. Deze Notitie Overhead is in december 2023 geactualiseerd maar is pas met ingang van begrotingsjaar 2026 van toepassing op gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

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

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

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

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's

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

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

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

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

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

Mobiliteitsvisie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

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

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

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

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

Regionale fietsagenda (middel)lange termijn
De regionale fietsagenda geeft aan wat er, op de (middel)lange termijn tot 2040, nodig is aan verbeteringen in het regionale fietsnetwerk. De focus ligt op de verbindingen en ontbrekende

schakels in het regionale netwerk tussen steden en/of dorpen. De MRDH verleent subsidie aan wegbeheerders voor het verbeteren van regionale fietspaden en zet zich samen met de provincie Zuid-Holland in om aanvullende financiering van het Rijk aan te trekken voor deze opgave. De wegbeheerders voeren de verbeteringen van de fietspaden uit en zijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

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

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

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden
Het doel is om met actieve en collectieve vormen van mobiliteit de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van onze regio te versterken. We onderzoeken voor welke recreatie- en natuurgebieden de bereikbaarheid verbetering is gewenst. We delen de kennis met de wegbeheerders en benutten de kansen om multimodaal de bereikbaarheid naar deze gebieden te verbeteren. De gemeenten, provincie Zuid-Holland of waterschappen (als wegbeheerders) voeren de verbeteringen aan de infrastructuur uit. Op basis van behoefte van gemeenten kunnen kansen voor het verbeteren van de bereikbaarheid per fiets van de gebieden samen verder verkend worden via het opstellen van een kansenkaart fiets.

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

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

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- Alle maatwerkafspraken voor complexe schakels binnen vastgestelde routes ronden we af. Dit betreft delen van de route die om specifieke afspraken vragen omdat er een afhankelijkheid met een gebiedsontwikkeling is of toestemming van derden nodig is waardoor meer tijd is vereist om tot uitvoering te komen.
- We ondersteunen wegbeheerders van routes bij het aanvragen van bewegwijzering bij de Nationale BewegwijzeringsDienst die de bewegwijzering landelijk beheert.
- We stellen de beleidsuitwerking regionale fietsstimulering vast en ondersteunen de gemeenten met kennisdeling bij het uitvoeren van regionale activiteiten fietsstimulering.

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

Welke resultaten willen we bereiken?
- Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.
- Circa 6 projecten per jaar voor het testen en uitproberen van nieuwe innovaties van nieuwe technologieën die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- We monitoren het ecosysteem voor deelmobiliteit (aanbod en gebruik).
- Uit de regionale mobiliteitsvisie komen kansen voor deelmobiliteit in regionaal verband naar voren naar voren. We zullen gezamenlijk met gemeenten en aanbieders vormgeven aan deze kansen. De projecten, taken en rollen van de verschillende actoren worden uitgewerkt in een plan van aanpak. We monitoren de voortgang van eenieders inzet.
- We nemen actief deel aan het landelijk programma deelmobiliteit “Natuurlijk! Deelmobiliteit”. Succesprojecten vertalen we door naar onze regio.
- De kennis die we opdoen delen we met de 21 gemeenten. Hiervoor organiseren we regionale overleggen met de thema’s deelmobiliteit, MaaS en Hubs.
- We vullen de Nationale Kennisbank Deelmobiliteit en brengen het onder de aandacht van de gemeenten.

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

Welke resultaten willen we bereiken?
- Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.

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

OV-concessies: Rail Rotterdam, Rail Haaglanden, Bus Rotterdam en omstreken, Bus Voorne-Putten en Rozenburg, Bus Haaglanden-Stad en Bus Haaglanden Streek en jaarlijkse vervoersplannen

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

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

op het wegennetwerk. Daarom werken we met acht partners samen in Zuid-Holland Bereikbaar om de hinder te beperken en om duurzame gedragsverandering te realiseren (zie opdracht 3).

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

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

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

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

Welke resultaten willen we bereiken?
- Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.
- Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en afstemming multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg georganiseerd.

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

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

Welke resultaten willen we bereiken?
- Circa 18 OV-knooppunten zijn verbeterd in 2026. De volgende knooppunten staan op de planning: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker

Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

OV-concessies, onderdeel assets

Binnen de railconcessies HTM en RET maken wij afspraken over het beheer en onderhoud van de gehele portefeuille voor het financiële langere termijnperspectief. Daarnaast maken we afspraken over de raakvakken met lopen, fietsen, deelmobiliteit, vervoer over water, kwaliteit buitenruimte en verkeersveiligheid. We faciliteren verbeteringen aan het OV-netwerk door de komende jaren extra remisecapaciteit toe te voegen, zowel in Den Haag als Rotterdam en omstreken voor metro en tram zodat er voldoende ruimte is om de nieuwe voertuigen goed te stallen en te onderhouden (onder meer op de locaties GAVI Den Haag, ’s Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam). Daarnaast neemt het aantal voertuigen toe gezien de verdere groei van ons OV-systeem. De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (incl. remises) op basis van de kaders die in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden vastgesteld.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

2.1.2 Wat gaat het kosten?

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

Toelichting financiën

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

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

Het KpVV-programma (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) ontwikkelt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit en wordt uitgevoerd door het CROW. De bestuurscommissie heeft op 28 februari 2024 - met een begrotingsvoorbehoud voor de jaren 2025 tot en met 2027 - op grond van de subsidieaanvraag inclusief jaarprogramma en begroting van CROW een subsidie verleend aan dit programma van maximaal € 900.000 per jaar voor de periode 2024-2027. Deze begrotingspostsubsidie van € 900.000 (50% verkeer en 50% openbaar

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

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

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

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

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

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

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

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

Overige concessie afspraken
Onder deze post zijn de volgende concessie afspraken opgenomen:
De Parkshuttle, Personenvervoer over water, Regiotaxi, Maatwerkvervoer, de huur van de Telexstraat en de bijdrage in tarieven en chipkaartkosten. Deze posten zijn gedurende de begrotingsjaren vrij constant. Daarnaast staan onder deze post de bijdragen aan vervoerders vanuit het Stimuleringsfonds opgenomen voor de Versnellingsmaatregelen, Maatwerkvervoer, Invoering Nieuwe Betaalwijzen, Transitie arbeidsmarkt vervoerbedrijven en de groeigelden. De stijging in 2025 wordt vooral veroorzaakt omdat er vanaf 2025 weer groeigelden beschikbaar zijn.

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

Apparaatslasten
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De stijging ten opzichte van de begroting 2024 heeft te maken met de verwachte cao-stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

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

Vennootschapsbelasting
Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. Meerjarig wordt rekening gehouden met een bedrag van € 400.
Zie verder ook hoofdstuk 3.3.

Overige inkomsten
De € 72,9 miljoen aan Bikker gelden komen in 2024 via een specifieke uitkering bij de MRDH terecht, waardoor het in de overige inkomsten terugkomt. De eenmalige bijdrage SOV-herijkingscompensatie van het ministerie van € 15,2 miljoen komt in 2024 ook binnen via een specifieke uitkering bij de MRDH. Daarnaast is in 2014 voor € 14 miljoen opgenomen aan verwachte rente inkomsten op de liquide middelen. Het resterende bedrag voor 2024 en latere jaren betreft hier voornamelijk de reclame-opbrengsten uit haltevoorzieningen (zgn. Abri's).

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Binnen de MRDH-begroting is de ambitie Verbeteren Bereikbaarheid vertaald in twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1) en een programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Vanuit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa 2025, zie bijlage 3 in deze begroting).

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

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

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

De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare investeringsmiddelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken en/of prioriteiten moeten stellen, terwijl we daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen zoeken.

In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Gemeenten, provincie, waterschappen, Rijkswaterstaat en ProRail zijn de beherende partijen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een belangrijke partner in de realisatie van projecten als cofinancier en in het ontwikkelen van nieuwe financierings-/bekostigingsmethoden. Afspraken over de rijksbijdragen aan infrastructuur worden jaarlijks gemaakt in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT).

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
In het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2025 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waaraan de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten en onze vervoersbedrijven en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren en openbaar vervoer.

De projecten, subsidies en studies zijn onderverdeeld naar grote en kleine projecten, waar de scheiding ligt op € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn weer gecategoriseerd naar fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

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

planstudie) en verleent subsidie aan wegbeheerders. Wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zorgen voor het beheer en onderhoud van de fietsroutes.

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- Metropolitane Fietsroutes: voor routes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is getekend verlenen we subsidie aan wegbeheerders die met elkaar deze routes realiseren. Via ambtelijke en bestuurlijke stuurgroepen monitoren we de voortgang van de realisatie. Daar waar de voortgang knelt zorgen we samen met de betrokken wegbeheerders voor versnelling.
- Na vaststelling van de definitieve ontwerpen verlenen we subsidie aan MFR routes:
    - Zoetermeer – Rotterdam,
    - Westland –Rotterdam,
    - Delft – Rotterdam Alexander,
    - Den Haag - Pijnacker,
    - Westland - Delft,
    - Westland – Den Haag HS en
    - (Dordrecht) Ridderkerk – Rotterdam.

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

Welke resultaten willen we bereiken?
- Ter uitwerking van onze nieuwe mobiliteitsvisie, een verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- Zie opdracht 1 voor de lopende uitwerkingen en realisatieprojecten. Nieuwe projecten zullen ontstaan uit de beleidskeuzes die per 2025 gemaakt worden in de mobiliteitsvisie MRDH (opgesteld in 2024) en het tactisch kader (opgesteld 2024). Denk onder meer aan integratie van maatwerkvervoer en OV, deelmobiliteit en OV, verbeteren van toegankelijkheid, verder opschalen en versnellen van de drukste OV-lijnen.

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

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

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

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

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

Doorstromingsprojecten uit OV-Ontwikkelprogramma’s

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

2.2.2 Wat gaat het kosten?

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

Toelichting financiën

De onderdelen Verkeersmanagement en wegenstructuur, Fiets- en ketenmobiliteit, Verkeersveiligheid en Netwerk openbaar vervoer bestaan uit bestedingen voor grote projecten en kleine projecten. Voor de kleine projecten geldt dat bestedingen zijn opgenomen voor de nog lopende subsidieverleningen, subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, de aanmeldingen van projecten voor het IPVa en de ruimte binnen het subsidieplafond dat nog niet is ingevuld met projecten. Voor een compleet overzicht van de grote projecten wordt verwezen bijlage 2: Projecten en programma's meerjarenbeeld BDU. Hierna wordt per categorie de inhoud van de begrotingsbedragen nader toegelicht.

Verkeersmanagement en wegenstructuur

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

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

Fiets- en ketenmobiliteit

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

Verkeersveiligheid

De bestedingen voor verkeersveiligheid bestaan uit bestedingen in het kader van lopende projecten en reserveringen voor projecten in het programma Kleine projecten. Daarnaast zijn in de periode 2024-2027 voor € 13 miljoen bestedingen begroot in het kader van de specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

OV-netwerk

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

Apparaatslasten

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

Overige inkomsten

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

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

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

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

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

2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren

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

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

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

Versterken mkb

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een hoger deel mkb is ondersteund. Ondernemers weten beter overheidsinformatie te vinden die hen helpt effectiever te werken aan de transitieopgaven zoals digitalisering en verduurzaming en bij het aantrekken en het scholen van hun personeel.
- Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- We zetten in op: het vertalen van ontwikkelingen rondom mkb-dienstverlening naar gemeenten en indien relevant vertalen in acties mét gemeenten.
- We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.
- We zetten zet in op:
    - het gericht werken aan versterking van het accounthouderschap van gemeenten richting mkb, met focus op toegepaste innovatie.
    - het opstellen van direct overdraagbare projectinformatie aan het mkb (via o.a. de gemeentelijke accountmanagers uit het MRDH-netwerk).

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's
In Region of the Future worden samen met YES!Delft oplossingen ontwikkeld voor regionale innovatievraagstukken. Startups ontwikkelen schaalbare, commercieel en technisch haalbare oplossingen. Gemeenten kunnen hier optreden als eerste klant, waardoor maatschappelijke opgaven direct worden gekoppeld aan de uitdagingen van individuele gemeenten. De nieuwe producten en diensten die dit oplevert zorgen voor stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei.
De MRDH stimuleert innovatie door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland financiering en schaalvergroting van programma's te organiseren waardoor deze meer maatschappelijke- en economische effecten opleveren.

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

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

2.3.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties

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

Aan de hand van de Strategie werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op het versterken van de ruimtelijke economische structuur van de regio door marktevenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, het beter benutten van de bestaande werklocaties en het aanjagen van vergroening en verduurzaming.
De MRDH organiseert de regionale afstemming tussen de individuele gemeenten om gezamenlijk te sturen op de voorraad van winkels, bedrijventerreinen en kantoren.

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- We organiseren regionale afstemming voor werklocaties. In ambtelijke werkgroepen bereiden we dit samen voor met de gemeenten en leggen het voor aan de bestuurscommissie EV. Hiermee zorgen we dat er voldoende bedrijventerreinen blijven en er zorgvuldig wordt omgegaan met de nieuwbouw van kantoren en detailhandel zodat er niet gebouwd wordt voor toekomstige leegstand.
- We monitoren de regionale kantorenmarkt via een dashboard en een kwalitatieve rapportage en delen dit actief met gemeenten. Met de monitor volgen we de ambities en afspraken in de MRDH-kantorenstrategie en blijven we op de hoogte van nieuwe trends en ontwikkelingen op de kantorenmarkt.
- We financieren projecten om vraag en aanbod van werklocaties in balans te brengen, waaronder projectbijdragen voor het beter benutten, revitaliseren en verduurzamen van bedrijventerreinen.
- We stimuleren gemeenten om uitvoering te geven aan de ambities voor het thema ruimte voor werken uit het uitvoeringsprogramma door gezamenlijk onderzoek te doen en kennis te ontwikkelen. Zoals onderzoek voor de uitvoering van het beter benutten van bedrijventerreinen.
- Bij een succesvolle lobbystrategie voor financiering van het Rijk zetten we in op ondersteuning bij regionale projectaanvragen voor Rijksfinanciering.
- We organiseren circa drie ambtelijke en één bestuurlijke themasessie voor ruimte voor werken voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

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

Toelichting financiën

De begroting 2025 bestaat voor € 3.513.735 uit programmakosten, voor € 1.022.566 uit een begrotingspost subsidie voor InnovationQuarter, voor € 208.333 uit een begrotingspost subsidie aan YES!Delft en voor € 1.158.514 uit directe kosten personeel. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover.

Programmakosten

De programmakosten van € 3.513.735 bestaan uit:

- cofinanciering beschikbaar stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Op grond van de (herziene) Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH, en binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting, heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat deze bevoegdheid;
- Opdrachten verstrekken voor onder meer verkennend onderzoek en monitoring. Dat kunnen zowel opdrachten aan gemeenten zijn als opdrachten aan externe partijen.

Subsidie InnovationQuarter

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

jaren 2025 en 2026 en een voorbehoud voor goedkeuring van een indexering van 3,7% voor de jaren 2025 en 2026 via vaststelling van de MRDH begroting door het algemeen bestuur. De subsidie wordt verleend voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat. Ten opzichte van de begroting 2024 is de subsidie voor 2025 en 2026 met 3,7% geïndexeerd.

Subsidie YES!Delft
Het algemeen bestuur heeft op 8 juli 2022 een meerjarige begrotingspost subsidie aan YES!Delft verleend voor de periode juni 2022 tot juni 2025 van € 1.500.000 voor het programma Region of the Future. Het programma is een vervolg op het programma City of the Future, een innovatieplatform voor alle 21 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Gemeenten kunnen met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol spelen, gebruik maken van de onderdelen van dit programma. De focus bij Region of the Future ligt op opgaven die bij kunnen dragen aan oplossingen voor de strategische regionale uitdagingen, zoals gedefinieerd in de Groeiagenda Zuid-Holland. De jaarschijf 2025 bedraagt € 208.333 en wordt gedekt uit het reguliere programmabudget.

Directe kosten personeel
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. De stijging ten opzichte van de begroting 2024 heeft te maken met de verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

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

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

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

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH-begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

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

Brede Doeluitkering

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

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

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

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan toe te rekenen overhead wordt bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner op basis van het door het CBS vastgestelde inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar.
Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2025 € 3,07. Daarvan mag maximaal 40,8% worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2025). De totale bijdrage voor 2025 is geraamd op € 7.599.058. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

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

3.2 Overhead

De overhead dient, conform het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV), apart te worden weergegeven van de programma's. Het doel van de aparte weergave is om

de overhead inzichtelijker te maken en organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. De definitie van overhead volgens het BBV luidt "alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces". Het betreft hier zowel de personele- als de materiële kosten.

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

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

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

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

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

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

Net als in de Begroting 2024 wordt het relatieve formatiebudget van het primaire proces gebruikt om de salariskosten van de stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en de overige bedrijfsvoeringskosten door te belasten aan de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% Economisch Vestigingsklimaat versus 80% Verkeer en Openbaar Vervoer. 20% van deze kosten komt daarmee ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% van deze kosten komt ten laste van de rijksmiddelen BDU.

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

Overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Raming 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten:						
Personele overhead Va	3.696.417	3.773.018	3.994.595	3.994.595	3.994.595	3.994.595
Materiële overhead Va	2.087.208	2.546.960	2.612.800	2.612.800	2.612.800	2.612.800
	5.783.625	**6.319.978**	**6.607.395**	**6.607.395**	**6.607.395**	**6.607.395**
Personele overhead EV	928.637	984.873	1.042.710	1.042.710	1.042.710	1.042.710
Materiële overhead EV	521.802	636.740	653.200	653.200	653.200	653.200
	1.450.439	**1.621.613**	**1.695.910**	**1.695.910**	**1.695.910**	**1.695.910**
Totaal lasten overhead	**7.234.064**	**7.941.590**	**8.303.305**	**8.303.305**	**8.303.305**	**8.303.305**

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

De stijging van de overheadkosten in de begroting 2025 ten opzichte van de begroting 2024 bestaat uit de (geschatte) cao stijging van de salarissen en indexatie van de materiële apparaatslasten (huur etc.). De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 4.3 Weerstandsvermogen en risico's.

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

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

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

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

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

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

Financiering railinvesteringen

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

Bussenleningen

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

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

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

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

Financieringsbehoefte (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Raming 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
OV-bedrijven	1.066.277.792	1.249.305.885	1.200.493.798	1.227.338.188	1.262.088.506	1.179.763.876
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totalen per jaar	**1.066.277.792**	**1.249.305.885**	**1.200.493.798**	**1.227.338.188**	**1.262.088.506**	**1.179.763.876**

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

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

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

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

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

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

Renterisiconorm en renterisico's 2025-2028				*Bedragen x € 1.000*
	2025	2026	2027	2028
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g				
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g				
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-		-	-
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld	89.800	150.590	154.085	85.750
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	89.800	150.590	154.085	85.750
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-
5. Betaalde aflossingen	77.248	58.302	49.450	47.481
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-		-	-
Renterisiconorm				
8. Begrotingstotaal	786.682	770.398	763.494	713.612
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	157.336	154.080	152.699	142.722
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	157.336	154.080	152.699	142.722
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	157.336	154.080	152.699	142.722

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

Kasgeldlimiet 2025					*Bedragen x € 1.000*
		kwartaal 1	*kwartaal 2*	*kwartaal 3*	*kwartaal 4*
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar		-	-	-	-
Schuld rekening courant		-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld		-	-	-	-
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas		-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant		437.621	423.721	465.847	428.564
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
Totaal vlottende middelen		437.621	423.721	465.847	428.564
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld		437.621	423.721	465.847	428.564
Toegestande kasgeldlimiet		64.508	64.508	64.508	64.508
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		502.129	488.229	530.355	493.072
Begrotingstotaal	786.682				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeli	8,20%				
Kasgeldlimiet	64.508				

4.2 Verbonden partijen

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

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

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

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

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

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

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

Naam	**HTM Personenvervoer N.V.**
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1
Eigen vermogen	Per 31-12-2022: € 93.227.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2022: € 491.506.000
Financieel resultaat	Over 2022: € 1.941.000
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	**RET N.V.**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in de RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van de RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000
Eigen vermogen	Per 31-12-2022: € 150.556.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2022: € 385.128.000
Financieel resultaat	Over 2022: € 1.058.000
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	**Zuid-Holland Bereikbaar**
Vestigingsplaats	statutair Rotterdam, feitelijk Delft
Visie	De samenwerking tussen Partijen heeft tot doel het (doen) realiseren van het gezamenlijke Programma Zuid-Holland Bereikbaar (hierna: 'Programma ZHB'). Dit gezamenlijke Programma ZHB heeft als doel het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) en het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland, door dat wat gezamenlijk beter kan, samen te organiseren en uit te voeren, door toepassing van innovatieve oplossingen ten dienste van de opgave, die de partners alleen niet kunnen ontwikkelen en/of uitvoeren.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland bij (grootschalige) werkzaamheden.
Deelnemende partijen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail B.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.
Financieel belang	De bekostiging van de in het Jaarplan opgenomen werkzaamheden. Dat bestaat uit de bekostiging van een exploitatiebudget en een werkbudget. Conform afspraken BO MIRT 25/26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 t/m 2026, waarvan 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget is voor de MRDH € 383.333 per jaar voor ten minste de periode 2022 t/m 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, Verkeersmanagement en wegenstructuur.
Eigen vermogen	Per 31-12-2022: € 2.878.736
Vreemd vermogen	Per 31-12-2022: € 5.490.573
Financieel resultaat	Over 2022: € 2.567.897
Risico’s	Er bestaat het risico op overbesteding (meer geld uitgeven dan er beschikbaar is). Bij zicht op overbesteding dient overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming te worden gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.

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

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

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

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

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

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

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat
De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald van het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen. Dit risico is met de vaststelling van zogenaamde uittreedregels komen te vervallen. Op 12 juli 2019 stelde het algemeen bestuur de 'Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014' vast. Daarin staat opgenomen dat bij uittreding een uittreedsom wordt bepaald: het bedrag dat de uittredende deelnemer dient te betalen aan de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH) en dat bestaat uit de schade die de GR MRDH lijdt als gevolg van de uittreding. Het aanhouden van een aparte reserve is daardoor niet meer nodig.

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

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

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

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

Financiering OV-bedrijven
Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) reeds gemeld, financiert de MRDH de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven.

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

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

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2024 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2024-2028 gemiddeld € 40 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 36 miljoen.

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

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Raming 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.066.277.792	1.249.305.885	1.200.493.798	1.227.338.188	1.262.088.506	1.179.763.876
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.359.119.825	1.408.721.574	1.389.554.843	1.452.067.081	1.436.757.099	1.360.067.825
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	883.427.886	915.669.023	903.210.648	943.843.603	933.892.114	884.044.086
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	182.849.906	333.636.862	297.283.150	283.494.585	328.196.392	295.719.790
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	14.627.992	26.690.949	23.782.652	22.679.567	26.255.711	23.657.583
Netto/gewogen risico (ondergrens € 36 miljoen)	30.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	28.000.000	30.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	6.577.128	6.996.834	7.391.984	7.300.743	7.489.795	7.335.880
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**2.000.000**	**6.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**4.577.128**	**996.834**	**7.391.984**	**7.300.743**	**7.489.795**	**7.335.880**
* Ondergrens tot en met boekjaar 2023, cf. jaarrekening 2023: 30 miljoen						

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

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

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2025:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 36 miljoen
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 36 miljoen
Weerstandsvermogen ratio:	1 (voldoende)

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

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Belastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten. Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen.

Kengetallen

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

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

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

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

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ongeveer 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen het fonds BDU verkeer en vervoer. Het

per balansdatum aanwezige fondssaldo is daarnaast conform de bepalingen in het BBV als een vlottende schuld te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen niet voor elk in de tabel opgenomen (begrotings-)jaar zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH.

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

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

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

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

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

Kapitaallast		2024	2025	2026	2027	2028
Bedrijfsgebouw		€ 127.101	€ 127.101	€ 127.101	€ 69.960	€ -

Overige materiële vaste activa
Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuw meubilair worden aangeschaft tot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren vinden er nieuwe investeringen plaats in ICT in het kader van nieuwe werkplekken (beeldschermen en dockingstations) en verbeteringen vergaderkwaliteiten.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in 3 jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar.
De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

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

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

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

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

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

Gronden

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

	Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburchweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
4	Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5	Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
6	Rijswijk G 2984	Limpqergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
7	Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
8	Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
9	Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
10	Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
11	Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
12	Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
13	Rijswijk G 3009	Generaal Eisenhowerplein	Gemeente Rijswijk/Railinf	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16	Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17	Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18	Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19	Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20	Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21	Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haa	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

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

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



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

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer
In de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 52 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer. Het aantal fte in de begroting 2025 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2024.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)
De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de manager EV. Dit organisatieonderdeel telt 10 fte en is ongewijzigd ten opzichte van de begroting 2024. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Financiën & Control (BFC), Strategie & Bestuur (BSB) en Interne Dienstverlening (BID).
De uitvoering van stafzaken is op centraal niveau georganiseerd in drie bureaus: BFC, BSB en BID. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, informatiebeheer en facilitaire zaken/huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 32,6 fte. Het aantal fte stafzaken in de begroting 2025 is met 3 fte gestegen ten opzichte van de begroting 2024. Dit komt door een structurele toevoeging van de functies HRM adviseur, HRM medewerker en adviseur Informatiebeheer met ingang van begrotingsjaar 2024. De besluiten zijn op 9 oktober 2023 (voor de functies HRM medewerker en HRM adviseur) en op 15 januari 2024 (functie adviseur Informatiebeheer) genomen door het dagelijks bestuur. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 3,07 (prijspeil 2025) wordt conform de afspraken (Kadernota MRDH begroting 2025) maximaal € 1,25 (prijspeil 2025) ingezet voor apparaatslasten. De daadwerkelijk begroting voor apparaatslasten bedraagt in 2025 € 2.854.424 (zie tabel kostenverdeling hierna), oftewel € 1,15 per inwoner (voor aantal inwoners zie hoofdstuk 7).

Voor de salarislasten volgt de MRDH de bedrijfseigen cao, die weer de rechtspositie van de gemeente Rotterdam en de cao-gemeenten volgt. De huidige cao betreft de periode tot en met 31 maart 2025. De salarissen zijn in deze nieuwe cao per 1 januari 2024 met 4,75% verhoogd en worden per 1 oktober 2024 nog eens met 1,25% verhoogd. Voor het jaar 2025 wordt rekening gehouden met een loonstijging van 4,9%. Dit percentage is een inschatting op basis van de macro economische verkenning 2024 (cMEV 2024) van augustus 2023 van het Centraal Planbureau. Naast deze indexering voert de MRDH ook nog een correctie door van 2,2% over voorgaand jaar

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

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

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

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

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

			Kostenverdeling					
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV		
Onderdeel	fte's	Kosten	Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV	Verdeelsleutels
Personele apparaatslasten								
Secretaris-algemeen directeur	1,0	233.763			187.010		46.753	80/20
BFC, BSB en BID	32,6	3.739.734			2.991.787		747.947	80/20
Vervoersautoriteit	52,0	6.239.118	3.803.899	1.619.421	815.798			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.406.524				1.158.514	248.010	100
Totaal personele apparaatslasten	95,6	11.619.139						
Materiële apparaatslasten		3.266.000			2.612.800		653.200	80/20
Totalen		**14.885.139**	**3.803.899**	**1.619.421**	**6.607.395**	**1.158.514**	**1.695.910**	

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

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

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer:

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

IT projecten:

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

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

4.6 Subsidies

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

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

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

In het eerste geval wordt ook wel gesproken van een begrotingspostsubsidie, in het tweede geval van een incidentele subsidie. Voor de begroting 2025 worden de volgende subsidies begroot:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2025 (€)	toelichting
Begrotingspost-subsidie meerjarig	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	CROW	900.000	Subsidie voor het uitvoeren van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). Het KpW-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeers- en vervoerbeleid door middel van kennisproducten en het organiseren van netwerken. Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een meerjarige subsidie verleend voor de periode 2024 tot en met 2027.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	1.022.566	InnovationQuarter is sinds de oprichting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke partner in het realiseren van doelstellingen van de MRDH als het gaat om versterking van het Economisch Vestigingsklimaat en het innovatie-ecosysteem. De afgelopen jaren heeft de MRDH jaarlijks subsidie verleend aan InnovationQuarter op de onderwerpen Innoveren, Investor Relations en het Secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat een meerjarige subsidie verleend aan InnovationQuarter voor de jaren 2024 tot en met 2026 met een begrotingsvoorbehoud voor de jaren 2025 en 2026 en een voorbehoud voor goedkeuring van een indexering van 3,7% voor de jaren 2025 en 2026 via vaststelling van de MRDH begroting door het algemeen bestuur. De subsidie wordt verleend voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat. De jaarschijf 2025 bevat deze indexering van 3,7%.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	208.333	Het algemeen bestuur heeft op 8 juli 2022 een meerjarige begrotingspost subsidie aan YES!Delft verleend voor de periode juni 2022 tot juni 2025 van € 1.500.000 voor het programma Region of the Future. Het programma is een vervolg op het programma City of the Future, een innovatieplatform voor alle 23 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Gemeenten kunnen met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol spelen, gebruik maken van de onderdelen van dit programma. De focus bij Region of the Future ligt op opgaven die bij kunnen dragen aan oplossingen voor de strategische regionale uitdagingen, zoals gedefinieerd in de Groeiagenda Zuid-Holland.

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

Hoofdstuk 5 Financiële begroting

5.1 Overzicht baten en lasten

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

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

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2023-2028.

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

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

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten

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

- stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

Verdere kaders zijn opgenomen in de Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 van de commissie BBV en de Handreiking 2021 - verduidelijking structurele en incidentele baten en lasten van de toezichthoudende provincies, waaronder de provincie Zuid-Holland.
De grootste geldstroom, de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) betreft een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Met ingang van het begrotingsjaar 2024 worden de incidentele toevoegingen door het Rijk aan de BDU ook als structureel gekenmerkt omdat ze niet van invloed zijn op het structurele begrotingssaldo (baten = lasten). Ook de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan gerelateerde uitgaven worden als structureel aangemerkt.

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

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

Toelichting incidentele baten en lasten

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

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

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. Het betreft voor 2023 de onttrekking aan het vrije deel binnen de reserve zodat dit in 2023 kan worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van de Strategische Agenda (Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties).

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

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Saldo baten en lasten	1.577.572	6.000.000	0	0	0	0
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-672.793	-6.000.000	0	0	0	0
Begrotingssaldo	**904.779**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	1.964.480	6.000.000	0	0	0	0
Structureel begrotingssaldo	**2.869.259**	**6.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**

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

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding
De begroting 2025 is opgesteld overeenkomstig het Besluit begroting en verantwoording (BBV) provincies en gemeenten.
Materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. De afschrijvingen zijn lineair en overeenkomstig de in de Financiële verordening opgenomen percentages berekend.
De geraamde baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. Rijksbijdragen zijn geraamd volgens het principe van Single Information Single Audit op basis van het baten- en lastenstelsel.

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

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

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

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

Overbesteding
De kaders voor een tijdelijk tekort op de BDU-middelen voor verkeer en vervoer zijn conform de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. De voorliggende begroting 2025 laat geen overbestedingstekorten zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico’s).

Geprognosticeerde balanscijfers

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

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

EMU-saldo

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

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

Arbeidskosten gerelateerde verplichtingen
Het BBV schrijft voor dat inzage wordt gegeven in jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, waarvoor geen voorziening is getroffen. De verschuldigde bedragen wegens vakantietoeslag, eindejaars- en levensloopuitkeringen worden sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar, waarin zij zijn verschuldigd. Met ingang van 2022 is vanuit de Cao de mogelijkheid om verlof te sparen. Gezien het geringe bedrag worden er vooralsnog geen voorzieningen opgenomen.
Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2025 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2025.
De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er zijn geen aanvullende pensioenverplichtingen anders dan door hogere premies.

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

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

Reserves
Het verloop van de reserves in de periode 2023 t/m 2028 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2023-2028

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

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2025	Raming toevoeging 2026	Raming onttrekking 2026	Raming saldo 31-12-2026	Raming toevoeging 2027	Raming onttrekking 2027	Raming saldo 31-12-2027	Raming toevoeging 2028	Raming onttrekking 2028	Raming saldo 31-12-2028
Reserves										
Egalisatiereserve EV	4.516.769	0	0	4.516.769	0	0	4.516.769	0	0	4.516.769
Risicoreserve financieringen	36.000.000	0	0	36.000.000	0	0	36.000.000	0	0	36.000.000
Subtotaal reserves	*40.516.769*	*0*	*0*	*40.516.769*	*0*	*0*	*40.516.769*	*0*	*0*	*40.516.769*
Fondsen										
BDU	290.613.160	679.157.447	723.930.507	245.840.100	679.666.235	715.758.145	209.748.191	679.157.447	666.583.622	222.322.016
Subtotaal fondsen	*290.613.160*	*679.157.447*	*723.930.507*	*245.840.100*	*679.666.235*	*715.758.145*	*209.748.191*	*679.157.447*	*666.583.622*	*222.322.016*
TOTAAL-GENERAAL	**331.129.929**	**679.157.447**	**723.930.507**	**286.356.869**	**679.666.235**	**715.758.145**	**250.264.960**	**679.157.447**	**666.583.622**	**262.838.785**

Toelichting staat van reserves en fondsen

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

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

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

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2025 een bijdrage in het kader van het versterken van het economisch vestigingsklimaat. In onderstaande tabel zijn de bijdragen per gemeente opgenomen:

Gemeente	Aantal inwoners 1 januari 2024 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2025
Albrandswaard	26.431	3,07	81.143
Barendrecht	48.689	3,07	149.475
Capelle aan den IJssel	67.948	3,07	208.600
Delft	109.573	3,07	336.389
Den Haag	565.701	3,07	1.736.702
Krimpen aan den IJssel	29.630	3,07	90.964
Lansingerland	65.600	3,07	201.392
Leidschendam-Voorburg	78.246	3,07	240.215
Maassluis	35.826	3,07	109.986
Midden-Delfland	19.382	3,07	59.503
Nissewaard	87.626	3,07	269.012
Pijnacker-Nootdorp	57.948	3,07	177.900
Ridderkerk	47.713	3,07	146.479
Rijswijk (ZH.)	59.640	3,07	183.095
Rotterdam	671.125	3,07	2.060.354
Schiedam	81.855	3,07	251.295
Vlaardingen	76.472	3,07	234.769
Voorne aan Zee	74.342	3,07	228.230
Wassenaar	27.108	3,07	83.222
Westland	115.984	3,07	356.071
Zoetermeer	128.424	3,07	394.262
Totaal	**2.475.263**		**7.599.058**

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

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

Hoofdstuk 8 Besluit

1. De begroting 2025 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van de meerjarenbegroting 2026-2028;
2. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit te mandateren om begrotingspostsubsidies te verlenen en vast te stellen en dit mandaat te begrenzen tot de genoemde begunstigden en de daarbij behorende bedragen op de begrotingsprogramma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer;
3. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat te mandateren om begrotingspostsubsidies te verlenen en vast te stellen en dit mandaat te begrenzen tot de genoemde begunstigden en de daarbij behorende bedragen op het begrotingsprogramma Economisch vestigingsklimaat.

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 13 september 2024

de secretaris, de voorzitter,

Christel Mourik Jan van Zanen

Bijlage 1 Indicatoren

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

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

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

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

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

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

Ad 5) In de begroting 2025 bedraagt de overhead € 8.303.305 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 786.682.617 (zie hoofdstuk 1). De indicator is voornamelijk afhankelijk van de totale lasten van de begroting. Die kan vanwege de realisatie van grote infrastructurele projecten schommelen. De kosten van overhead volgen de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling.

Bijlage 2 Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU

(bedragen x € 1.000.000)

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

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

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 3
Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2025

Inhoudsopgave

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

Bijlagen:

Bijlage A	Grote projecten
Bijlage B1	Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger
Bijlage B2	Kleine projecten: aanmeldingen 2024
Bijlage B3	In 2023 en 2024 afgeronde projecten
Bijlage C	R-net
Bijlage D	Prioritaire Metropolitane Fietsroutes
Bijlage E	Doorstromingsmaatregelen OV
Bijlage F	Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio
Bijlage G	Afkortingenlijst

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 Inleiding

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

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

Op 26 mei 2023 heeft het algemeen bestuur de Strategische Agenda 2023 – 2026 (SA) vastgesteld. In deze SA zijn vier opgaven benoemd: groei, vernieuwen, kwaliteit en herstel van het OV in de regio. Uit deze vier opgaven zijn zes opdrachten voortgekomen:

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

Opdrachten 2 en 4 zijn voornamelijk het werkgebied van Economisch Vestigingsklimaat. Het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 besloten opdracht 6 af te ronden en daardoor komt deze opdracht niet meer terug in de begroting 2025.

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

In november 2022 zijn in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) door het Rijk en de regio afspraken gemaakt over ontsluiting van de NOVEX woningbouwlocaties en voor regionale OV-maatregelen en mobiliteitspakketten.
Voor de Zuidelijke Randstad, waar de metropoolregio Rotterdam Den Haag in ligt, heeft het Rijk circa € 2,6 miljard gereserveerd, plus maximaal € 171 miljoen voor de mobiliteitspakketten. Hoofdstuk 3 geeft daar een korte beschrijving van. Een aantal van de projecten en programma's is ondertussen verder gebracht inclusief de voorwaarden wie van de overheden welk deel van de benodigde budgetten levert.

Hoofdstuk 7 geeft het beeld van grote of bijzondere projecten die in 2023 en 2024 zijn opgeleverd en in gebruik genomen.

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

1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven. Het werkgebied van de MRDH omvat 21 gemeenten.



1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

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

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

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

Onderzoek/
Initiatief: er is een probleem geconstateerd. In de onderzoeksfase komen beoogde effecten op de regionale bereikbaarheid, een globale scope en inschatting van de kosten en mogelijke periode van uitvoering aan de orde;

Verkenning: er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht;

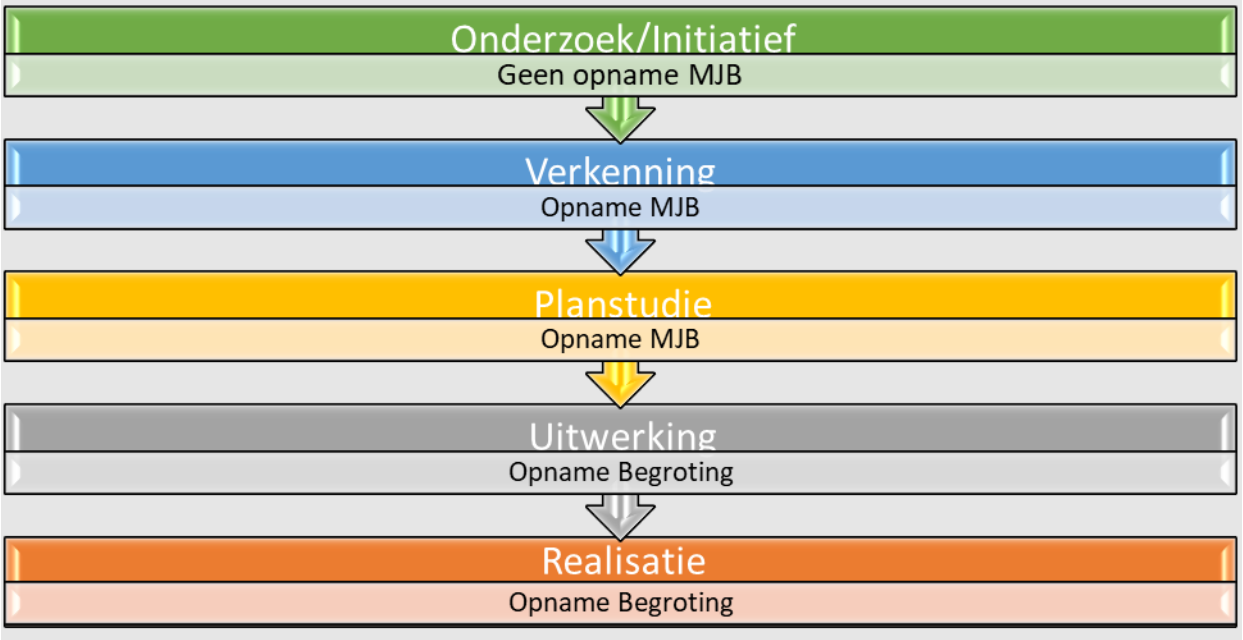
Planstudie: na een afgeronde verkenning is een potentiële oplossing voorhanden. De effecten en kosten zijn indicatief bekend, maar er is geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie;

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

Realisatie: het project is getoetst en (bijna) beschikt in overeenstemming met de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend;

Vaststelling: het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. OV-projecten gaan daarbij onderdeel uitmaken van een concessie met afspraken en middelen voor exploitatie en beheer- en onderhoud.

In het onderstaande plaatje is deze volgordelijkheid schematisch aangegeven, met daarbij de momenten dat er budget wordt opgenomen in het meerjarenbeeld of in de begroting. Iedere fase eindigt met een besluit van de BcVa of en hoe een project naar een volgen de fase gaat.
Voor het opnemen van budget in de begroting is een besluit van het algemeen bestuur vereist.



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

1.4 Budgetten

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit MRDH worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor de gehele regio hanteren we voor 2025 een subsidieplafond van € 30 miljoen voor het programma Kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden geïnitieerd.

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

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

Voor het IPVa 2025 gelden de volgende randvoorwaarden:

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

2. Integrale programma’s

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

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma’s. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst van de MRDH met meerdere partijen, met als doel het realiseren van dat programma. Een voorbeeld daarvan zijn de afspraken naar aanleiding van het BO MIRT over de Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Bereikbaarheid CID-Binckhorst en de verkenning Oude Lijn & knooppunten tussen Leiden en Dordrecht.

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

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

3. Afspraken BO MIRT

Het kabinet heeft in het BO MIRT van 2022 een bedrag van € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-verstedelijkingsgebieden en voor de versnelling van grootschalige woningbouwlocaties. Hiervan is € 6 miljard vanuit het Mobiliteitsfonds voor hoofd-infrastructuur en € 1,5 miljard voor kleine bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen.

NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Extra. Een van de gebieden is de Zuidelijke Randstad, waarvoor in 2019 een verstedelijkingsakkoord is gesloten. Afgesproken is 70.000 woningen en ruimte voor 80.000 arbeidsplaatsen te realiseren op toplocaties langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en 100.000 woningen op goed bereikbare plekken, waaronder de woningbouwlocaties CID-Binkhorst Den Haag en Oostflank Rotterdam.

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

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

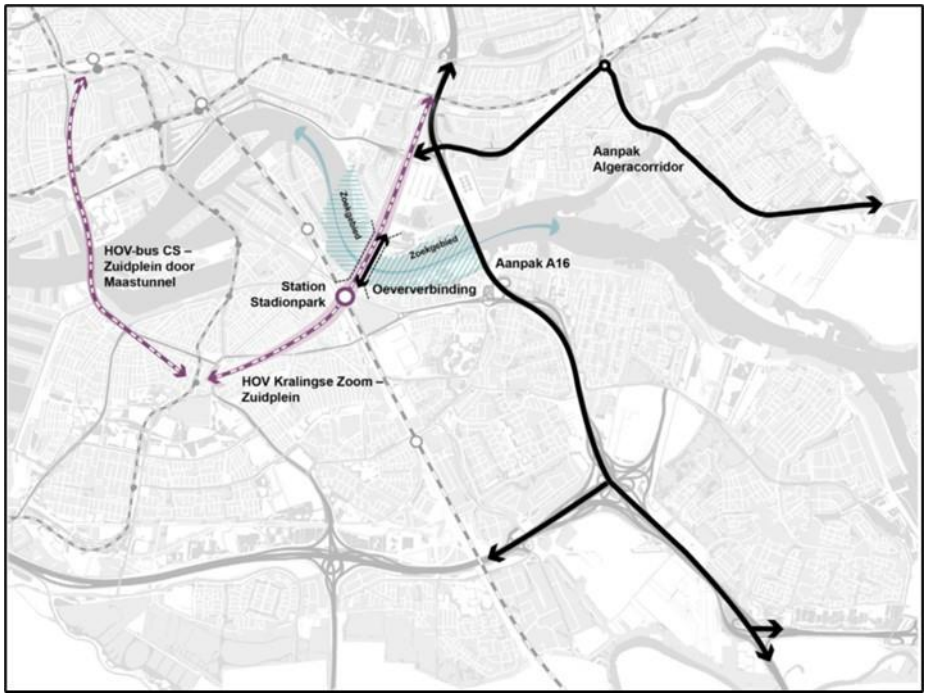
Voor de middelen die zijn toegekend aan programma’s en projecten in onze regio, zijn ondertussen nadere afspraken gemaakt of bestuurlijke overeenkomsten gesloten. Om die reden zijn deze programma’s en projecten waar mogelijk in dit IPVa ondergebracht onder de hoofdstukken “Investeren in bereikbaarheid”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

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

Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam

In de Oostflank (het gebied tussen Prins Alexander en Zuidplein) van de Rotterdamse regio moeten tot en met 2030 circa 19.000 woningen worden gebouwd, daarna komen er mogelijk nog circa 16.000 woningen extra. In het BO MIRT zijn besluiten genomen over de onderstaande deelprojecten en -programma's met de nieuwe benamingen:

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



Bereikbaarheid Central Innovation District (CID)-Binckhorst

In CID-Binckhorst moeten tot 2030 ruim 20.000 woningen gebouwd worden, daarna komen er mogelijk nog 15.000 woningen extra. Afspraken hierover worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord (2019), de regionale woondeals (2022-2023) en het Woon-werkakkoord (2022). In het MIRT zijn besluiten genomen over de onderstaande deelprojecten- en programma's, en zijn er bestuursovereenkomsten getekend:

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

Oude Lijn, knooppunten, Metronet/RandstadRail en LeiZo

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

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

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

Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland

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

MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam

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

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

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

Mobiliteitspakketten

Het Rijk stelt via specifieke uitkeringen budget beschikbaar voor mobiliteitspakketten. Deze omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door het Rijk én gemeenten in de regio bekostigd. De rijksbijdrage betreft dus een bijdrage aan regionale en lokale maatregelen. Het Rijk geeft hiervoor de volgende voorwaarden mee:

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

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

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

In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van deze mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in:

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

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

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

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

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

4.1 Programma's Investeren in bereikbaarheid

No Regret CID Binckhorst

Fase : Planuitwerking tot en met realisatie
Planning : Realisatie 2020-2025
Investering : € 77,8 miljoen
Subsidie MRDH : € 17,4 miljoen, plus Rijk via BDU € 13,7 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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

Een belangrijk onderdeel is de ombouw en aanpassing van spoorviaducten voor een nieuwe trambaan. Omdat dit onderdeel niet los kan worden gezien van de totale realisatie trambaan, is een budget van € 72,0 miljoen inclusief btw uit het No Regret-pakket gehaald en toegevoegd aan de planstudie Bereikbaarheid CID Binckhorst. De tijdelijk busbaan is in aanleg, zodat er in het programma alleen nog fietsmaatregelen overblijven.

De resterende lijst projecten wordt uitgevoerd tot 2027. De financieel omvangrijkste projecten zijn de snelfietsroute Verlengde Velostrada en de fietsroute Trekvliettracé. Verder is budget geoormerkt aan een tijdelijke uitbreiding van de meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI en het herinrichten van de Waldorpstraat tussen station HS en de Binckhorst. De lijst van projecten is beschreven in het rapport van 16 juli 2019, vastgesteld in het BO MIRT van november 2019.

In 2020 is een verdere toedeling van de gemaximeerde budgetten per verstrekker gemaakt. Na overheveling van het budget Sporendriehoek naar de planstudie, zijn de maximale bijdragen:

- IenW € 13,7 miljoen
- MRDH € 17,4 miljoen
- Den Haag € 34,9 miljoen (inclusief € 7,1 miljoen reserve van alle partijen)
- provincie Zuid-Holland € 8,9 miljoen
- Leidschendam-Voorburg € 3 miljoen



Bereikbaarheid CID Binckhorst

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

In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023 hebben Rijk en regio de afspraken vastgelegd in een definitief voorkeursbesluit en een bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst bevat concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de tramverbinding CID Binckhorst, plus afspraken over organisatie, financiële risico's en kostenbeheersing. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het kader van de landelijke afspraken woningbouw en mobiliteit: "Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring".
Op basis van bovenstaande starten de partijen de planstudiefase. In de uitwerking van deze fase zet de regio zich in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie. Denk aan een samenhangende aanpak gericht op fietsen en lopen, en de inzet van flankerend beleid op deelmobiliteit en een stringent parkeerbeleid. HTM en MRDH voeren samen met de betrokken gemeenten een studie uit naar de mogelijke OV-lijnvoering in en rond de Binckhorst.

De volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van het voorgenomen voorkeursalternatief. Dat bestaat uit een hoogwaardige tramverbinding door de Binckhorstlaan via de Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. Dit in combinatie met het aanpassen van de spoorviaducten in de sporendriehoek en een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen.

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

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





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

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

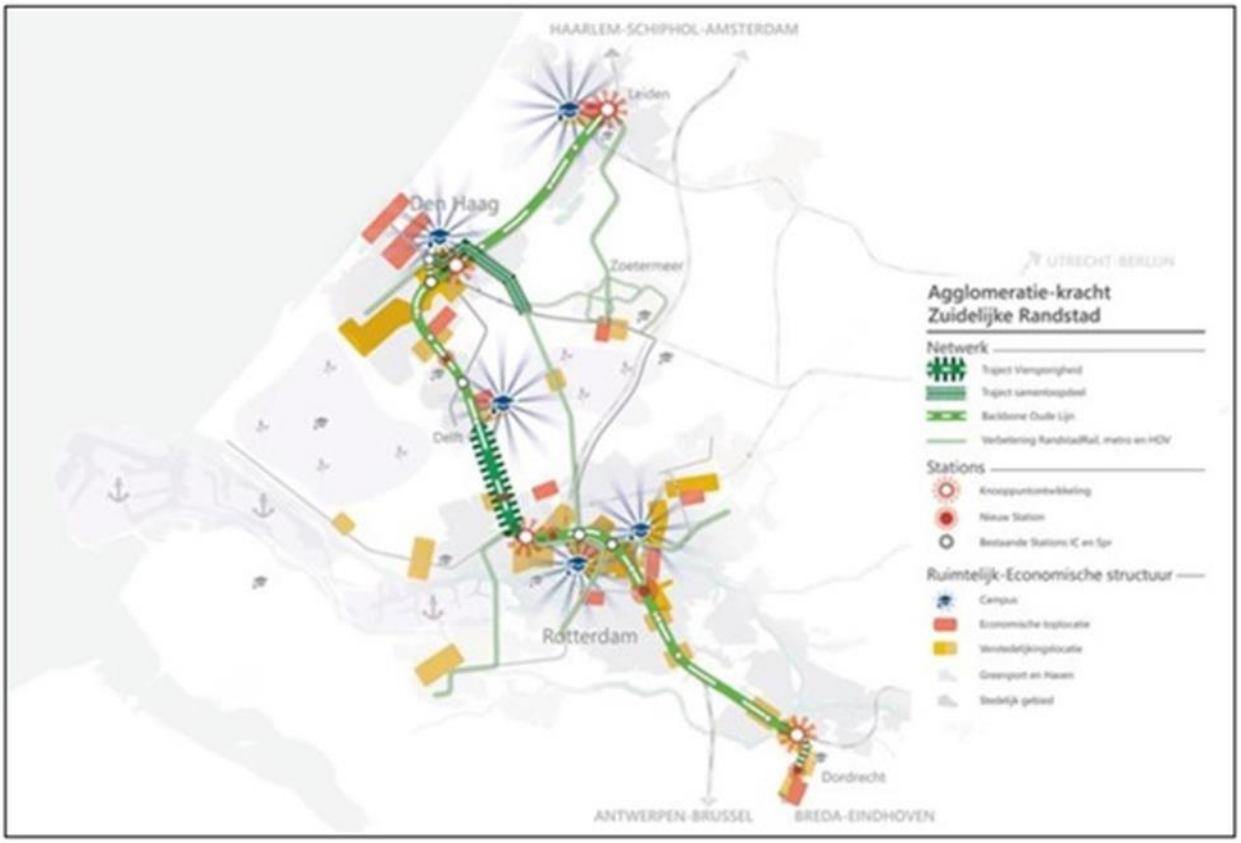
4.2 Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid

MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten

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

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

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



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

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark

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

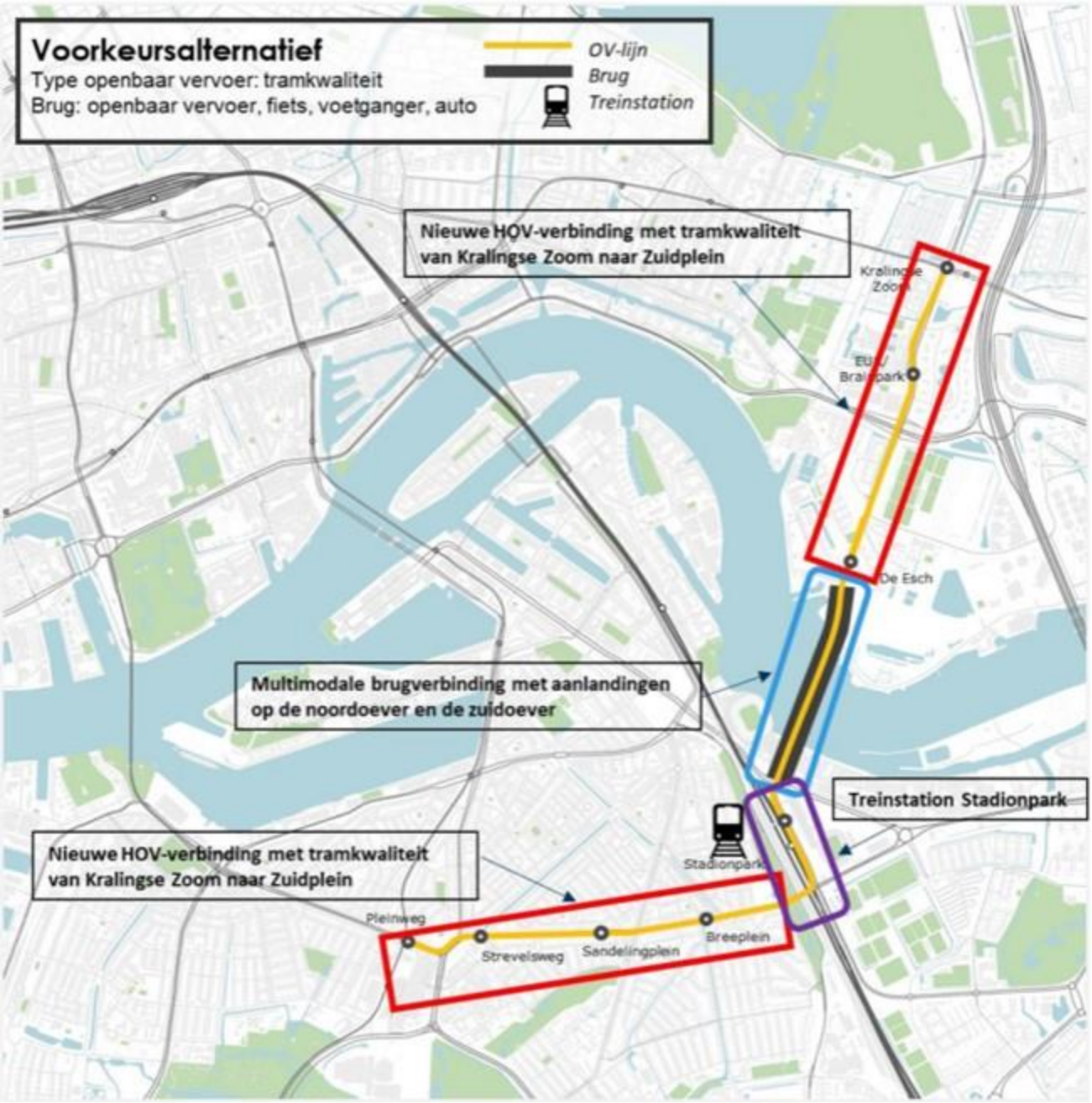
De Bestuursovereenkomst voor een nieuwe stadsbrug in Rotterdam heeft betrekking op het voorkeursalternatief Oeververbinding en OV. Daarin zijn concrete afspraken opgenomen over de verdere uitwerking en realisatie van de nieuwe multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit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

De brug moet ruimte bieden aan een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.
Uit het in de MIRT-Verkenning uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte brugvarianten niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart. Tegelijkertijd blijkt uit aanvullend onderzoek dat er optimalisaties mogelijk zijn die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug. Partijen stellen de bestuurlijke voorkeur vast voor een nieuwe brug op de locatie 'Bocht A' Nesserdijk – Olympiaweg. De regio doet de planuitwerking in samenwerking met partijen zoals RWS, het Havenbedrijf Rotterdam en de omgeving om een vlot en veilig te passeren brug te ontwerpen. De rollen en verantwoordelijkheden van partijen worden nog nader uitgewerkt.
De uit te werken uitgangspunten zijn onder meer: de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor.

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

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

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


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

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

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

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

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

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



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

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

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

Het Samenloopdeel betreft het tracé waar zowel trams van RandstadRail lijnen 3 en 4 als de metro's van de E-lijn rijden. Het samenloopdeel ligt tussen de metro/tramstations Laan van NOI en Leidschenveen. Indien de vervoersvraag in de metro en de lightrail regio Haaglanden structureel met 3% per jaar groeit, zullen eind 2030, ook na een frequentieverhoging, het metrosysteem en de RandstadRail hun maximumcapaciteit bereiken. Een systeemsprong naar (deels) automatische metro's en een upgrade van de spoorbeveiliging van RandstadRail is dan de enige optie om het systeem verder te laten groeien. Deze verkenning krijgt vorm op het zogeheten 'Samenloopdeel' in de regio Haaglanden. Via het Nationaal Groeifonds zijn in het BO MIRT van 2023 middelen overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds en aan de MRDH toegekend om een innovatie aan de spoorbeveiliging door te voeren tussen 2030-2035.

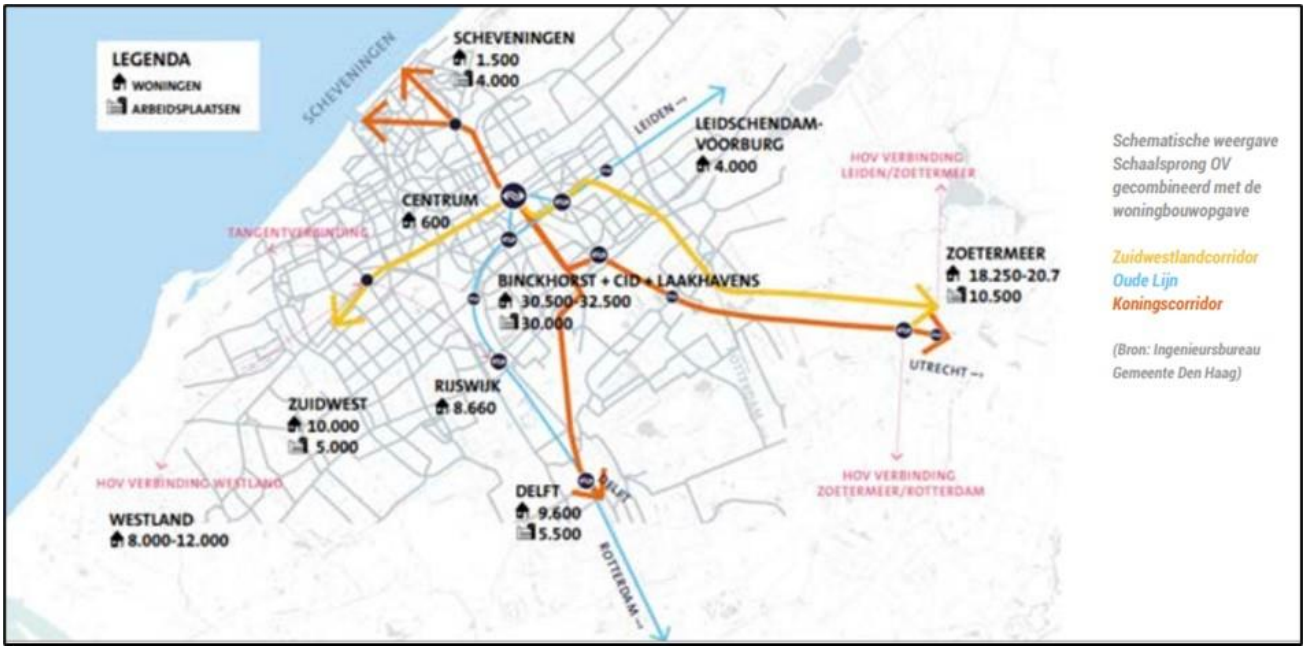


Https://hovm.nl/wp-content/uploads/2021/05/T201605-0071.jpg

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

Onderzoeken Middendeel ZuidWestlandcorridor

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



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

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

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

HOV Westland (Zuidelijk deel van ZuidWestlandcorridor)

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

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



Verkenning Koningscorridor

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

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



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

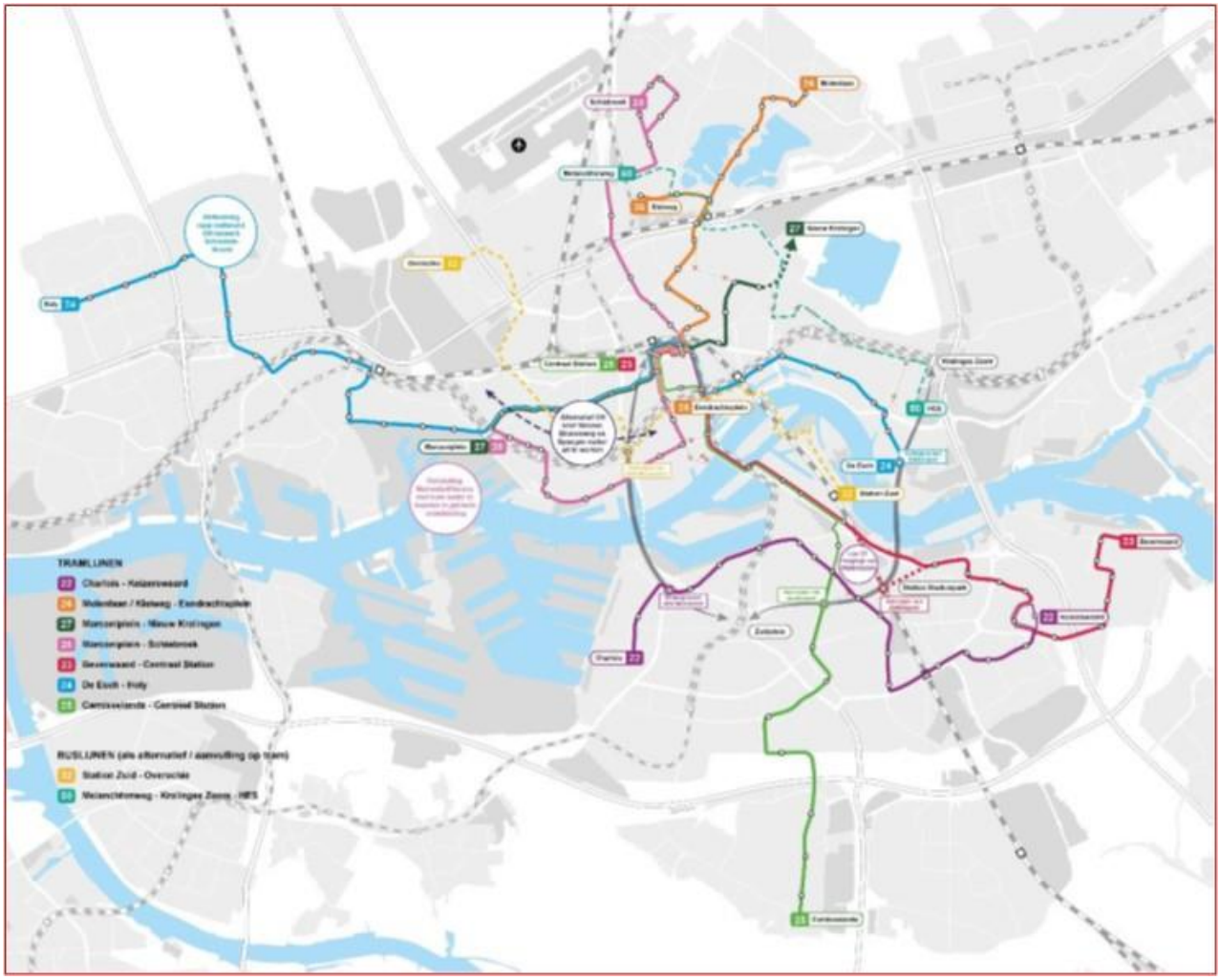
De onderdelen Telderstracé en Den Haag CS- Madurodam worden verder verkend wanneer daar bestuurlijk opdracht voor wordt gegeven.

4.3 Planstudies Investeren in bereikbaarheid

Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam

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

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



Verhoging capaciteit metronet Rotterdam (metronet C en E)

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

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



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

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

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

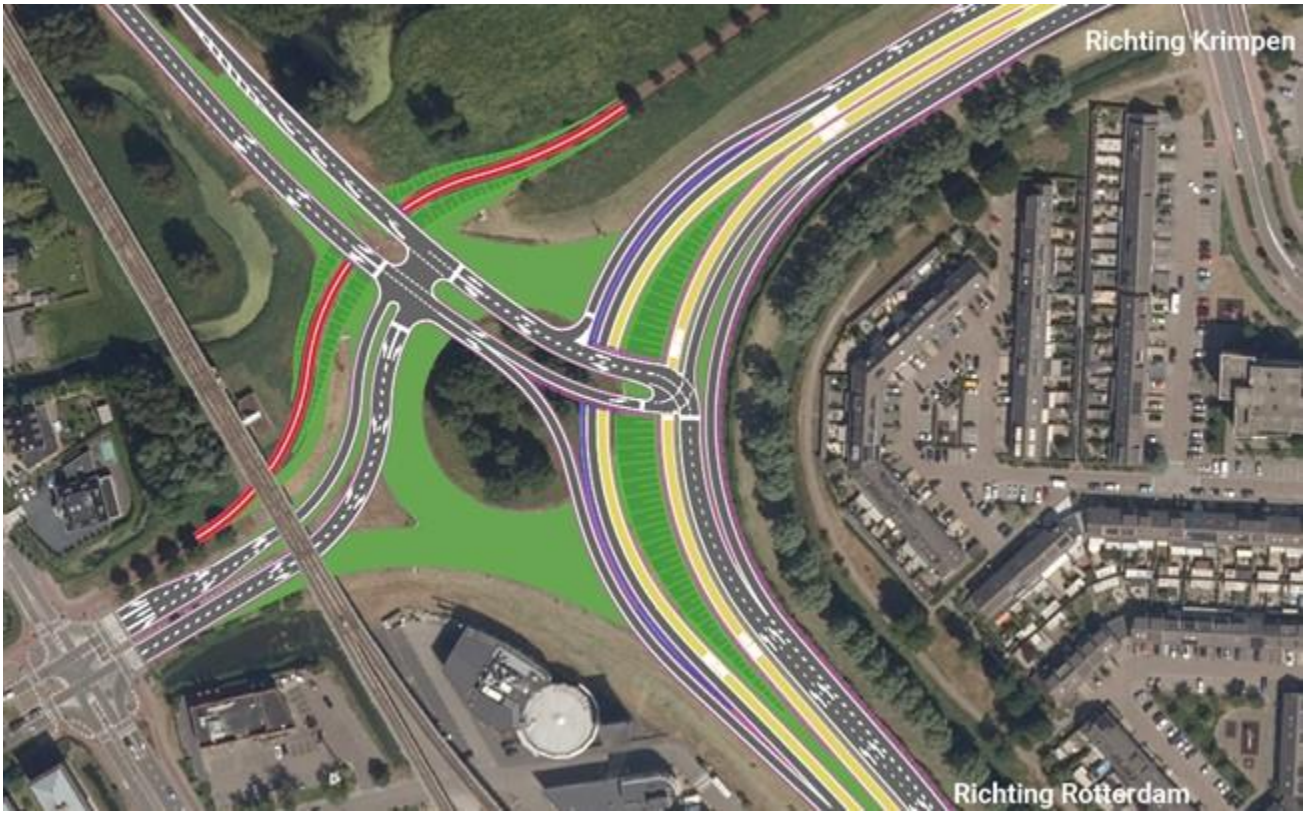
Net als Gekoppeld rijden RandstadRail, maakte dit programma deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het BO MIRT 2023 een besluit is genomen.

4.4 Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid

Algeracorridor

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

De MRDH, provincie Zuid-Holland en de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Rotterdam hebben na het BO MIRT van 2022 een bestuursovereenkomst getekend. De inhoud betreft de verdere uitwerking van een voorkeursvariant om het verkeer op de Algeracorridor beter door te laten stromen, bestaande uit een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een extra autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting en een ongelijkvloerse oplossing bij Capelseplein. Partijen maken nadere bekostigingsafspraken voor de aanpassingen op de Algeracorridor voor € 31 miljoen exclusief btw, prijspeil 2022 (Voorkeursalternatief exclusief verbinding voor langzaam verkeer). Hierbij worden de kosten naar rato verdeeld op basis van de reserveringen die zijn gedaan. Het voorkeursalternatief inclusief een verbinding voor langzaam verkeer is geraamd op € 63 miljoen exclusief btw, prijspeil 2022. De regio behoudt de huidige gezamenlijke reservering van € 68 miljoen exclusief btw. In de planuitwerking wordt onderzocht op welke wijze de aanbesteding kan worden georganiseerd en welke uitvoeringstermijn en fasering mogelijk is.
Parallel voert de regio nader onderzoek uit op verkenningenniveau naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute over de Algerabrug. De provincie en MRDH zijn gezamenlijk opdrachtgever voor deze verkenning.

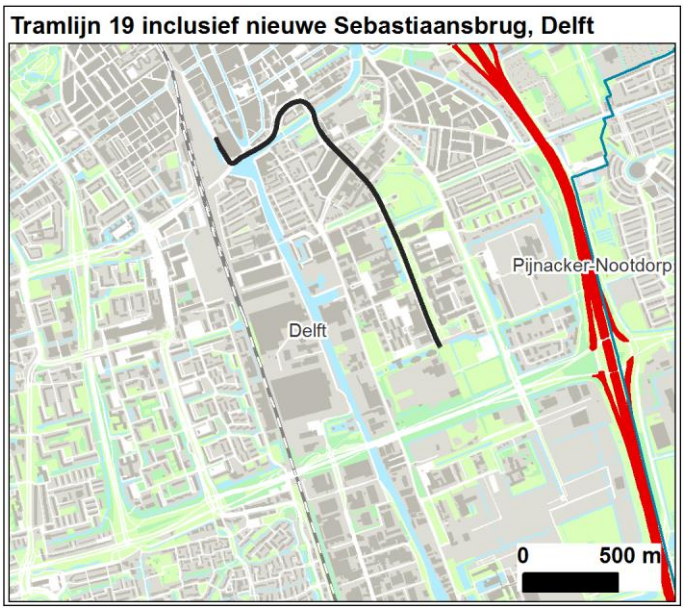


4.5 Realisatie Investeren in bereikbaarheid

Tramlijn 19b Delft

Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de studentengroei te faciliteren
Fase : Realisatie
Planning : 2024 realisatie in TU-wijk gereed, exploitatie vanaf medio 2025
Investering : € 68,45 miljoen
Subsidie MRDH : € 68,45 miljoen
Rol MRDH : Opdrachtgever

De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben het komend jaar alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel tot en met de Sebastiaansbrug is het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. Het laatste gedeelte betreft vervanging van het tracé vanwege het risico op trillingen en zwerfstromen op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.

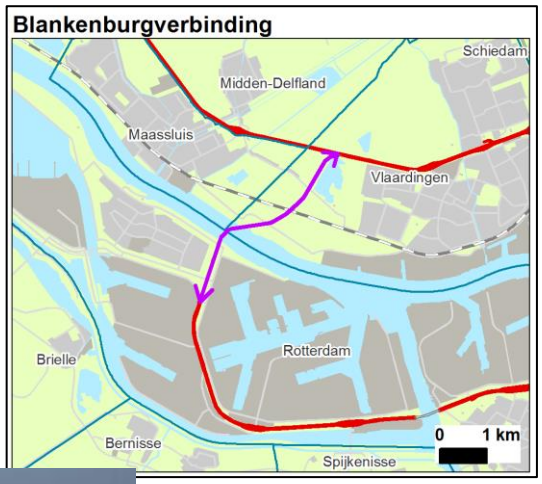




Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2024
Investering : € 1,1 miljard
Subsidie MRDH : € 5,45 miljoen voor het Kwaliteitsprogramma
Rol MRDH : Subsidieverlener

Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Het Rijk draagt € 25,8 miljoen bij aan dit programma, de MRDH € 5,45 miljoen. De subsidies en bijdragen zijn in 2019 grotendeels verplicht en betaald, met als laatste een subsidie in 2024 voor een fietspad bij het Volksbos in Vlaardingen.





A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2025
Investering : € 1,7 miljard (circa)
Bijdrage MRDH : € 64,9 miljoen
Rol MRDH : Bijdrage aan inpassing



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



5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

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

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

Smart Mobility
De MRDH is een van de partijen die in 2019 in het BO MIRT de krachtenbundeling Smart Mobility heeft ondertekend. Onderdelen van de krachtenbundeling zijn MaaS, deelmobiliteit, ITS, zelfrijdend vervoer en digitalisering. Het zijn onderwerpen die verder zullen worden opgepakt vanuit het programma Duurzame Mobiliteit en de bereikbaarheidsopgave. Ook binnen de gebiedsprogramma's MoVe worden Smart Mobility-maatregelen genomen. De bijdragen voor de krachtenbundeling volgens het BO MIRT besluit zijn: kennisontwikkeling € 200.000 per jaar voor de jaren 2023 tot en met 2025.

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

Nationaal Toekomstbeeld Fiets
In het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio afgesproken een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen. De MRDH heeft de regionale ambitie uitgewerkt in de Regionale Fietsagenda. Dit moet leiden tot een strategie die Rijk, MRDH en gemeenten gezamenlijk volgen om op basis van cofinanciering het volume aan fietsinvesteringen aanmerkelijk te verhogen. De 'Schaalsprong Fiets', zoals voorgenomen in het Ambitiedocument '2de Etappe Tour de Force' uit 2019, wordt daarmee zichtbaar op straat. Vanaf 2024 maken Rijk en regio jaarlijks afspraken over een meerjarig adaptief uitvoeringsprogramma fiets. De aard en omvang daarvan zijn nog niet duidelijk. De financiële aspecten zullen mogelijk doorwerken in dit investeringsprogramma.



5.1 Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit

Programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Fase : Planuitwerking tot en met realisatie
Planning : Planstudies en realisatie tot en met 2026
Investering : € 192,7 miljoen aanpassing infrastructuur, € 60 miljoen remises
Subsidie MRDH : € 132,6 miljoen aanpassing infrastructuur, € 60 miljoen remises. Van de € 132,6 miljoen nog € 3 miljoen te betrekken van het Kwaliteitsfonds HTM
Rol MRDH : Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag, subsidieverlener/financier

Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio bestaat uit het vervangen van de oude GTL-trams door 56 nieuwe trams, gecombineerd met het moderniseren van de traminfrastructuur op de lijnen 1, 6, 12 en 16 naar toegankelijkheid en het bredere materieel. Daarnaast vergt de introductie van de nieuwe tramvloot een aanpassing in een bestaande remise en de bouw van een nieuwe remise. Met dit maatregelenpakket worden doelen behaald om het OV in Den Haag en omgeving te verbeteren: kortere reistijden, meer capaciteit en een betere toegankelijkheid.



Lijn 1 en lijn 16 zijn binnen de gemeente Den Haag vrijwel geheel aangepast. De uitvoering voor lijn 12 en lijn 6 staat op de planning voor 2025-2026.



Programma InnOVatieroute

Fase	: Verkenningen t/m realisatie
Planning	: Afronding in 2024
Investering	: € 1,4 miljoen
Subsidie MRDH	: € 0,7 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener/opdrachtgever

‘De InnOVatieroute’ is de naam van het gezamenlijke innovatieprogramma van OV-bedrijven HTM en RET en de MRDH dat eind 2019 is gelanceerd. Ook vervoerder EBS is aangehaakt. Met InnOVatieroute worden onder meer startups geprikkeld om met innovatieve oplossingen te komen voor OV-vraagstukken. Er wordt bijvoorbeeld gezocht naar slimme manieren om het OV optimaler in te richten om de verwachte reizigersgroei in de toekomst mogelijk te maken. De initiatieven zijn te zien op de website Innovatieroute.nl. Een van de projecten van de InnOVatieroute is de mobiele bushalte Mabri, die voor tijdelijke situaties kan worden geplaatst.

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



Slim en Schoon naar Stad en Strand

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

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

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



Metropolitane fietsroutes

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

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk voor fietspaden waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben (in potentie) een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we Metropolitane fietsroutes.
De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de Uitvoeringsregeling aangepast en het subsidiepercentage voor prioritaire Metropolitane fietsroutes tijdelijk verhoogd naar 70% tot 1 januari 2025 voor routes waarbij voor 1 juni 2023 een samenwerkingsovereenkomst is ondertekend. Voor routes waar nu nog geen SOK voor is, wordt het subsidiepercentage van 70% met twee jaar verlengd. De subsidie kan zijn opgebouwd uit meerdere bronnen, de wegbeheerder neemt 30% van de subsidiabele kosten voor zijn rekening.



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

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

Voor drie routes uit de 1e tranche, vastgesteld in 2018 is een samenwerkingsovereenkomst getekend: de route Greenport Westland (Naaldwijk) – Rotterdam: van de Greenport in Naaldwijk via Maassluis, Vlaardingen en Schiedam naar Rotterdam Centrum. De route Zoetermeer – Rotterdam: van het centrum Zoetermeer via station Lansingerland-Zoetermeer en metrostation Rodenrijs naar centrum Rotterdam.
De route Delft – Rotterdam Alexander: van Delft CS langs het TU-terrein over de A13 via Pijnacker-Nootdorp, Berkel en Rodenrijs naar Rotterdam Alexander. Deze route bevat een oversteek over de snelweg A13.
Voor de laatste geprioriteerde route is de verkenning afgerond en wordt mogelijk op termijn overgegaan tot ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst. Het betreft Den Haag – Pijnacker: van het Spui in Den Haag via Leidschendam-Voorburg (over de Vliet) naar Ypenburg, Nootdorp en Pijnacker. Deze route bevat een oversteek over de Vliet, een complexe schakel waar op dit moment nog wordt gestudeerd op mogelijke oplossingen Een paar delen van de route zijn opgenomen in het programma No Regret CID-Binckhorst.

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

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

6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

6.1 Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten

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

---

Uit onderzoeken van onder meer de MRDH blijkt de grote potentie van de fiets voor de bereikbaarheid van inwoners en arbeidsplaatsen. Dat wordt nog eens versterkt door de elektrische fiets en de fiets in voor- en natransport van het openbaar vervoer. Ketenmobiliteit is mede daarom van grote betekenis. Daarbij gaat het niet alleen om snel overstappen, maar ook om de kwaliteit van de locaties. Het verbeteren van de overstapkwaliteit op de knooppunten maakt het reizen met het OV gemakkelijk, aantrekkelijk en betrouwbaar. De MRDH heeft de huidige kwaliteit in beeld gebracht. Gemeenten kunnen in samenwerking met de stationsbeheerders (RET, HTM en ProRail) projecten aanmelden. Deze doorlopen een traject in drie fasen.
In de opstartfase worden met alle beheerders de opgave en de uit te werken oplossingen bepaald. Het resultaat is een startdocument als onderdeel van het startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie.
Planuitwerking: de gemeente en/of stationsbeheerder werkt de plannen uit. Daarbij worden zowel de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R en reizigersbeleving in samenhang met elkaar verbeterd. Andere beheerders zijn nadrukkelijk partner in de planuitwerking. De realisatiefase is het resultaat van de door partijen vastgestelde voorkeursvariant en een subsidieaanvraag dan wel samenwerkingsovereenkomst.
Voorwaarden voor een subsidie zijn onder andere integrale planvorming, samenwerking tussen alle beheerders en goede afspraken over beheer na realisatie.

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



Verkeersveiligheid

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

De verkeersveiligheid staat de laatste jaren onder druk. Om die reden wordt er meer tijd, geld en energie gestoken in preventie, aanpassing infrastructuur en gedrag van verkeersdeelnemers. Hierbij wordt steeds vaker gekozen voor een risico-gestuurde aanpak, waarbij preventief maatregelen worden genomen om de risico's van de infrastructuur weg te nemen, danwel met campagnes en voorlichting in te spelen op het voorkomen van risico-gedrag in het verkeer.

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

In juli 2020 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 (RUAvv) vastgesteld. Hierin staan de punten waar de gemeenten aan de slag gaan met verkeersveiligheidsverbeteringen. De ambitie vanuit het Rijk is nul verkeersslachtoffers in 2050 (Strategisch VerkeersveiligheidsPlan), wat we in de regionale aanpak “Maak een punt van nul” ook voorstaan. Het Rijk stelt voor het bereiken van de ambitie extra financiële middelen, via de Rijks investeringsimpuls tot en met 2030, beschikbaar. De specifiekere doelen voor 2025 zijn vertaald in streefwaarden voor het aanpakken van gevaarlijke situaties of gedrag. Een risico-indicator is een hulpmiddel om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en te monitoren. Per indicator is door elke gemeente een streefwaarde benoemd. Het gemiddelde hiervan is de MRDH-streefwaarde per indicator.
Zo is nu bijvoorbeeld 62% van de basisschoolomgevingen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag als schoolzone ingericht. In 2025 streven de gemeenten naar 77%. De vastgestelde streefwaarden en risico-indicatoren zijn vastgelegd in een infographic.

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

Voor het programma gedragsbeïnvloeding is jaarlijks budget opgenomen in het programma Kleine projecten. Gemeenten kunnen zelf onder meer verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs, jongeren, senioren en inzet op campagnes organiseren. De projectleider gedrag die door de MRDH is ingehuurd ondersteunt, samen met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV-ZH), de gemeenten hierbij. De MRDH financiert de inzet voor de programma's SCHOOL op SEEF voor het basisonderwijs en TotallyTraffic voor het voortgezet onderwijs en de inhuur om de deelname bij de scholen te vergroten.

R-Net

Fase	: Realisatie
Planning	: Realisatie 2019-2025
Investering	: € 6,4 miljoen
Subsidie MRDH	: € 5,8 miljoen voor de huidige tranche
Rol MRDH	: Trekker, subsidieverlener voor halte-aanpassingen en fietsvoorzieningen

---

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

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

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

Er is structureel € 0,7 miljoen per jaar gedurende 21 jaar in het meerjarenbeeld in mindering gebracht op het budget Exploitatie openbaar vervoer ten gunste van investeringen R-Net. Na realisatie van de zeven genoemde lijnen met € 5,8 miljoen MRDH subsidie is er dus nog circa € 8,9 miljoen ter dekking van andere R-Net-lijnen.



Doorstroommaatregelen tram/bus Rotterdam en Den Haag

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

---

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



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

Binnen de exploitatie kan verder worden gedacht aan het aanbrengen van semi-transparant glas in de bestuurderscabine waardoor de trambestuurder minder wordt afgeleid of interactie heeft met passagiers, met als doel bevordering van de rijtijd en betrouwbaarheid. Andere voorbeelden zijn het installeren van snellere tramdeuren, en het versnellen van in- en uitchecken, bijvoorbeeld door in- en uitchecken op perrons mogelijk te maken of met een smartphone in- en uitchecken. Ook kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en expresse-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden. Voor exploitatie was € 9 miljoen geraamd.

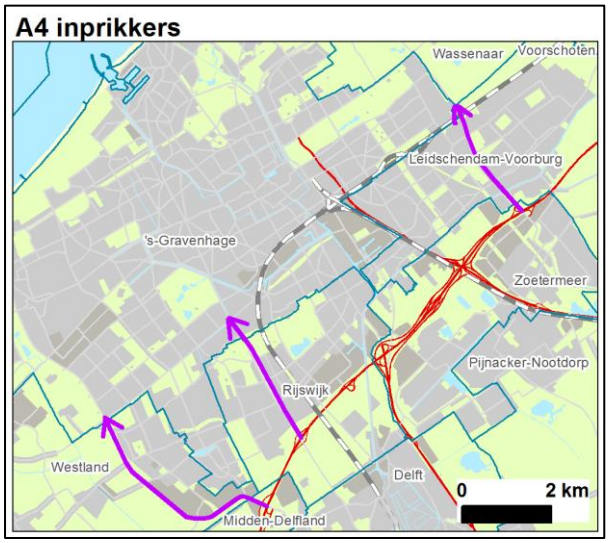
De investeringen in de maatregelen zijn op termijn terug te verdienen, mits zij samen genoeg reistijdwinst realiseren, zodat er minder trams in de dienstregeling ingezet hoeven te worden en/of de snelheidswinst leidt tot meer reizigers.

A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen

Fase	:	Planstudie
Planning	:	Planuitwerking gereed in 2024, realisatie delen in 2025 - 2030
Investering	:	€ 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH	:	€ 22 miljoen inclusief btw prijspeil 2011 + € 7,1 miljoen exclusief btw prijspeil 2018 (op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan resp. bestuursovereenkomst Beatrixlaan fase 1).
Rol MRDH	:	Subsidieverlener

Op 12 november 2012 hebben het Rijk, provincie Zuid-Holland (PZH) en het Stadsgewest Haaglanden (met als rechtsopvolger de MRDH) het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' getekend. Daarin zijn afspraken gemaakt over de realisatie en financiering van een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten dat de bereikbaarheid van de regio Den Haag moet verbeteren. Deze projecten zijn essentiële schakels in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. Een deel van de maatregelen die RWS zou uitvoeren zijn gepauzeerd vanwege capaciteitstekort, stikstof en verschuiving van financiën naar onderhoudsprojecten. De deelprojecten zijn:

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



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

6.2 Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel

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

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



A44 / N44 Wassenaar

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

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

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

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

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



Beurs (afsplitsing van programma Metronet C en E)

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

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



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

Optoppen garage P+R Kralingse Zoom

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

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

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



Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein

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

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



6.3 Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

HOV Ridderkerk

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

Met het vaststellen van de bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk uit 2021, gaan de RET, de gemeente Ridderkerk en de MRDH de realisatiefase in voor de infrastructurele maatregelen en bus-voorzieningen op het grondgebied van Ridderkerk. Deze maatregelen resulteren in een goede doorstroming met een R-Net buslijn tussen Zuidplein Rotterdam en Ridderkerk Centrum.
Na realisatie van deze infrastructurele maatregelen door de gemeente Ridderkerk zal deze R-Netbuslijn door de RET geëxploiteerd gaan worden. Voor de gemeente Ridderkerk betekent dit dat er infrastructurele ingrepen in de openbare ruimte plaatsvinden. Voor de RET betekent dat, dat zij op het moment dat de realisatie van maatregelen gereed is, vanaf 2026 gaan rijden op een gestrekte route via de Vlietlaan met R-Netbussen.



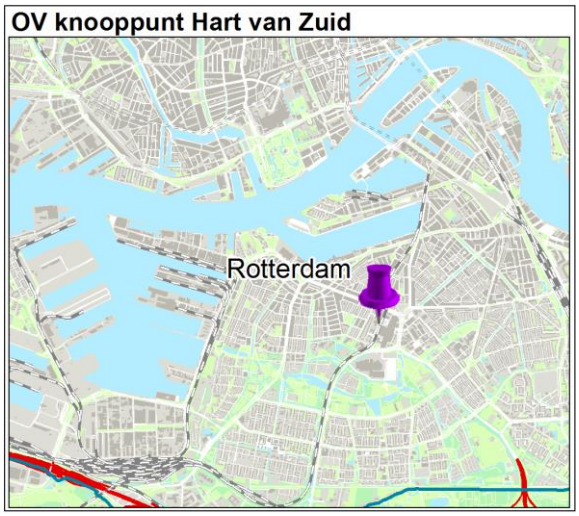
De gemeente Ridderkerk zal de subsidie waarschijnlijk in twee tranches aanvragen in 2024 en in 2025, waarbij elke tranche een logische bundeling van haltevoorzieningen en aanpassingen infrastructuur bevat.

6.4 Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Busstation Hart van Zuid (Rotterdam)

Fase : Realisatie
Planning : Start 2022, oplevering 2025
Investering : Niet bekend, betreft een totale gebiedsontwikkeling
Subsidie MRDH : € 12 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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





Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse centrum

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Realisatie, oplevering busstation 4e kwartaal 2024
Investering : circa € 20 miljoen
Subsidie MRDH : € 10 miljoen voor het busstation
€ 7,3 miljoen voor renovatie van het metrostation
Rol MRDH : Subsidieverlener aan Nissewaard en RET

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



Viersporigheid Schiedam

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

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



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

- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam en een hogere treinfrequentie per december 2024;
- behoud van de Intercity-status van station Schiedam Centrum;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum te blijven gebruiken;
- het gebruik van de Hoekse Lijn sporen te continueren door ze te integreren in het spoortraject Den Haag-Rotterdam;
- de aanlanding van de Eurostar op perron 1 van Rotterdam Centraal goed te regelen.

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

HOV Maastunnel-Zuidplein

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

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



Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

Fase : Realisatie
Planning : Realisatie 2022 -2024
Investering : € 7,5 miljoen
Bijdrage MRDH : € 7,5 miljoen inclusief KTA-bijdrage IenW
Rol MRDH : Subsidieverstrekker

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



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

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

7. Vanaf medio 2023 in gebruik genomen projecten

In 2023 en begin 2024 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In dit hoofdstuk worden de in het oog springende en grote projecten genoemd. In de bijlagen is een lijst opgenomen met kleine projecten die in dezelfde periode zijn afgerond.
De financiële afhandeling heeft over het algemeen langere tijd nodig, zodat de laatste betalingen soms nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond.

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



Nieuw Reijerwaard, IJsselmondse Knoop
Nieuw Reijerwaard is een nieuw agrologistiek bedrijventerrein van ruim 90 hectare direct ten zuiden van het verkeersplein Ridderster (A15-A16). Om de bestaande verkeersbewegingen en de voorziene verkeersgroei af te kunnen wikkelen, moest het kruispunt IJsselmondse Knoop bij de zuidelijke op- en afrit van de A15 ter plaatse worden aangepast. Op 1 juli 2023 heeft de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard het nieuwe kruispunt feestelijk geopend.

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



Bijlage A Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw voor OV-projecten en hoger dan € 10 miljoen voor alle andere projecten. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen. De programma's zijn (nog) buiten beschouwing gelaten totdat duidelijk is welk kasritme en welke bijdrage zijn vastgelegd. In de begroting zijn deze wel terug te vinden in het meerjarenbeeld.
De stand is per 1 januari 2024. De bedragen die zijn opgenomen betreffen het aandeel van de MRDH, plus het eventuele aandeel van partijen die hun geldstroom via de MRDH laten lopen. Er zijn drie redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

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

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

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

Bijlage B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten, per 26 februari 2024. De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de metropoolregiogemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger. Subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, zijn niet definitief; er kunnen daar ook nog geen rechten aan worden ontleend.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Albrandswaard	19PAL0606	P+R Verwijzing Albrandswaard	VMWS	58.500	27-2-2020
Albrandswaard	20VAL0726	Schoolzone Sportlaan Rhoon	VV	74.500	28-1-2021
Albrandswaard	20FAL0767	Welhoeksedijk, Albrandswaardse zijde te Poortugaal	FKM	127.500	12-4-2021
Albrandswaard	23VAL1050	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Albrandswaard	VV	139.000	10-2-2023
Albrandswaard	23FAL1124	Fietsstraat Tijsjesdijk	FKM	254.500	17-11-2023
Albrandswaard	23VAL1125	Herinrichting F. van der Poest Clementlaan	VV	31.000	28-2-2024
Totaal Albrandswaard				**685.000**	
Barendrecht	21FBA0881	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	321.500	22-4-2022
Barendrecht	22VBA0983	30 km/h-zone Riedermorgen	VV	160.500	2-11-2022
Barendrecht	22BVA0984	Oversteek 3e Barendrechtseweg – Kilpad	FKM	54.000	vastgesteld
Barendrecht	22VBA0986	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Barendrecht	VV	279.500	10-2-2023
Barendrecht	23VBA1123	Herinrichting Dudokdreef	VV	177.500	17-11-2023
Barendrecht	*23VBA1126*	*VV maatregelen rotonde 2e Barendrechtseweg-Buitenlandsebaan*	*VV*	*40.000*	*in behandeling*
Barendrecht	23EBA1127	Verkeerseducatie Barendrecht 2023	VV	10.000	30-11-2023
Totaal Barendrecht				**1.043.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Capelle aan den IJssel	20VCA0681	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022	VV	165.500	19-11-2020
Capelle aan den IJssel	21VCA0775	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Capelle aan den IJssel	VV	1.342.500	17-3-2021
Capelle aan den IJssel	21ICA0874	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus	FKM	716.500	18-5-2022
Capelle aan den IJssel	21VCA0882	Rotonde Burg. van Beresteijnlaan - Operalaan	VV	196.500	6-4-2022
Capelle aan den IJssel	21OCA0893	Bushalte Duikerlaan	OV	61.500	28-3-2022
Capelle aan den IJssel	22DCA0937	Infra-aanpassingen Parkschuttle openbare weg	VMWS	525.000	11-7-2022
Capelle aan den IJssel	22DCA1028	5 iVRI's Capelle aan den IJssel	VMWS	72.500	15-3-2023
Capelle aan den IJssel	23VCA1052	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Capelle aan den IJssel	VV	288.000	13-2-2023
Capelle aan den IJssel	23FCA1078	Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug KTA B03	FKM	971.500	7-6-2023
Capelle aan den IJssel	23DCA1100	9 iVRI's Hoofdweg Capelle aan den IJssel 2023	VMWS	72.000	19-1-2024
Capelle aan den IJssel	23FCA1143	Snelfietsroute Algerabrug (KTA B13)	FKM	1.159.500	in behandeling
Totaal Capelle aan den IJssel				**5.571.000**	
Delft	22DDE0910	12 iVRI's Delft	VMWS	150.000	18-1-2022
Delft	22VDE1006	Duurzaam veilig inrichten Weteringlaan	VV	146.500	7-11-2022
Delft	22VDE1007	Fietsstraat Colijnlaan	VV	246.000	7-11-2022
Delft	22FDE1016	Fietsstraat Kanaalweg	VV	167.750	*8-12-2023*
Delft	23VDE1053	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Delft	VV	397.000	30-1-2023
Delft	23VDE1073	Tweemolentjeskade	VV	14.500	20-3-2023
Totaal Delft				**1.121.750**	
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	vaststelling
Den Haag	18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	825.000	vaststelling
Den Haag	19DDH0588	68 IVRI's Den Haag (KTA2019)	VV	476.000	18-11-2019
Den Haag	19VDH0599	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	FKM	675.000	2-4-2020
Den Haag	20VDH0771	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Den Haag	VV	1.574.000	17-3-2021
Den Haag	21DDH0829	iVRI's Den Haag 2021	VMWS	75.000	30-8-2021
Den Haag	21FDH0887	Capaciteit en doorstroming fietsverkeer	FKM	75.000	vastgesteld
Den Haag	22VDH0998	Kruispunt Meppelweg - Bouwlustlaan te Den Haag	FKM	28.000	19-6-2023
Den Haag	22VDH1034	60 slimme snelheidsdisplays	VV	116.000	22-2-2023
Den Haag	22VDH1037	Schoolomgeving Den Haag (deel 11)	VV	25.500	20-12-2022
Den Haag	23VDH1054	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Den Haag	VV	1.571.000	1-2-2023
Den Haag	23EDH1096	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie Den Haag 2023	VV	341.000	23-11-2023
Den Haag	23KDH1104	Fietsvoorzieningen Kruispunt Hildo Kroplaan - Houtwijklaan	FKM	70.000	30-10-2023
Den Haag	23VDH1131	Schoolomgeving Den Haag (deel 12)	VV	75.500	8-11-2023
Totaal Den Haag				**7.095.067**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Krimpen aan den IJssel	22VKR1011	Verkeersveiligheidsmaatregelen wijk Langeland	VV	27.000	16-12-2022
Krimpen aan den IJssel	23VKR1056	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Krimpen aan den IJssel	VV	113.500	6-2-2023
Krimpen aan den IJssel	23FKR1079	Fietsstraat Lekdijk	FKM	453.500	vastgesteld
Krimpen aan den IJssel	23FKR1083	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 2 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	294.500	vastgesteld
Krimpen aan den IJssel	23VKR1108	Populierenlaan en Els 30 km/h zone (Langeland fase 5)	VV	190.000	*in behandeling*
Krimpen aan den IJssel	*23FKR1137*	*Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 3 - centrumplan*	*FKM*	*218.500*	*in behandeling*
Totaal Krimpen a/d IJssel				**1.297.000**	
Lansingerland	21VLA0774	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Lansingerland	VV	224.500	17-3-2021
Lansingerland	23VLA1057	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Lansingerland	VV	470.000	13-2-2023
Lansingerland	23KLA1118	Fietspad Gerberasingel	FKM	189.000	12-12-2023
Totaal Lansingerland				**883.500**	
Leidschendam-Voorburg	19DLV0556	5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	35.000	23-9-2019
Leidschendam-Voorburg	21VLV0769	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Leidschendam-Voorburg	VV	216.000	17-3-2021
Leidschendam-Voorburg	23VLV1058	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Leidschendam-Voorburg	VV	316.500	30-1-2023
Totaal Leidschendam-Voorburg				**567.500**	
Maassluis	23VMA1059	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Maassluis	VV	139.000	10-2-2023
Totaal Maassluis				**139.000**	
Midden-Delfland	21VMD0824	herinrichting kruising Harnaschdreef	VV	71.000	vaststelling
Midden-Delfland	23VMD1060	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Midden-Delfland	VV	98.800	15-2-2023
Totaal Midden-Delfland				**169.800**	
Nissewaard	20ONI0642	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2020	OV	120.000	11-2-2020
Nissewaard	20VNI0727	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020	VV	35.000	1-12-2020
Nissewaard	21WNI0794	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Nissewaard	VMWS	50.000	vaststelling
Nissewaard	21VNI0877	Verkeersveilige Schoolomgevingen Nissewaard 2021	VV	35.000	13-1-2022
Nissewaard	22VNI0991	Reconstructie Ottersveen, Waterland fase 1	VV	27.750	3-10-2022
Nissewaard	22VNI0992	Reconstructie Vondelsingel Oost	VV	28.250	15-9-2022
Nissewaard	22VNI0993	Reconstructie Christiaan Huygenslaan e.o.	VV	13.000	20-9-2022
Nissewaard	22VNI1001	Herinrichting Oranjebuurt Spijkernisse	VV	263.000	2-11-2022
Nissewaard	22VNI1012	Reconstructie De Vroon Heenvliet	VV	14.500	16-12-2022
Nissewaard	22VNI1013	Herstraten Spaarnestraat e.o.	VV	15.500	16-12-2022
Nissewaard	22VNI1017	Verkeersveiligheid schoolomgevingen 2022	VV	46.500	30-1-2023
Nissewaard	23VNI1061	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Nissewaard	VV	424.500	10-2-2023
Nissewaard	23VNI1114	Reconstructie Hekelingseweg	VV	78.500	15-12-2023
Nissewaard	23VNI1115	Reconstructie Stationsweg Zuidland	VV	157.500	in behandeling
Nissewaard	23DNI1116	1 iVRI Nissewaard 2023	VMWS	14.500	22-11-2023
Nissewaard	23VNI1117	Gedragscampagne 2024 Nissewaard	VV	7.000	1-12-2023
Nissewaard	23VNI1119	Verkeersveilige schoolomgevingen Nissewaard 2023	VV	35.000	in behandeling
Nissewaard	23ONI1122	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2023	OV	60.000	in behandeling
Totaal Nissewaard				**1.425.500**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Pijnacker-Nootdorp	18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	77.000	24-1-2019
Pijnacker-Nootdorp	19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	65.500	16-12-2019
Pijnacker-Nootdorp	21OPN0783	R-net bushalte Meersma Katwijkerlaan, Pijnacker	OV	107.000	20-4-2021
Pijnacker-Nootdorp	21DPN0821	2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's te Pijnacker-Nootdorp	VMWS	25.000	9-6-2021
Pijnacker-Nootdorp	23VPN1062	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Pijnacker-Nootdorp	VV	290.000	6-2-2023
Pijnacker-Nootdorp	23VPN1092	Verkeerseducatie Pijnacker-Nootdorp 2023-2024	VV	7.000	1-10-2023
Totaal Pijnacker-Nootdorp				**571.500**	
Ridderkerk	20ORI0716	Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020	OV	138.000	21-5-2021
Ridderkerk	21VRI0772	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Ridderkerk	VV	917.000	17-3-2021
Ridderkerk	23VRI1063	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Ridderkerk	VV	205.000	10-2-2023
Ridderkerk	23KRI1128	Tweerichtingen fietspad Donkerslootweg en voetpaden langs Donkerslootweg en Von	FKM	450.000	in behandeling
Ridderkerk	23VRI1129	Verkeersveilige schoolomgevingen Ridderkerk 2023	VV	99.000	in behandeling
Ridderkerk	23VRI1130	Tweerichting fietspad Populierenlaan	FKM	227.500	15-12-2023
Totaal Ridderkerk				**1.809.000**	
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	445.500	1-2-2018
Rijswijk	18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	423.000	1-1-2018
Rijswijk	20FRK0695	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	427.750	11-11-2020
Rijswijk	20FRK0718	Fietspad Prinses Beatrixlaan (Plutopad - van Zijlweg)	FKM	122.000	11-1-2021
Rijswijk	20DRK0766	ombouw VRI naar iVRI gemeente Rijswijk	VMWS	62.500	9-3-2021
Rijswijk	21VRK0820	Fietsoversteek Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord	VV	25.500	23-9-2021
Rijswijk	21FRK0835	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	323.500	24-8-2021
Rijswijk	21FRK0836	Aanleg tweerichtingenfietspad Veraartlaan	FKM	359.000	20-8-2021
Rijswijk	22VRK0999	Verkeersveiligheidsmaatregelen Schaapweg	VV	115.500	31-8-2022
Rijswijk	22VRK1023	Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2022	VV	35.500	18-11-2022
Rijswijk	22DRK1038	3 VRI's ombouw naar iVRI Burgemeester Elsenlaan Rijswijk 2023	VMWS	43.500	6-2-2023
Rijswijk	23VRK1064	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rijswijk	VV	192.000	6-2-2023
Rijswijk	23FRK1086	Aanleg fietsstraat Rembrandtkade (tussen Lindelaan en Winston Churchilllaan)	FKM	214.500	5-10-2023
Totaal Rijswijk				**2.789.750**	
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	5-10-2018
Rotterdam	19KRO0600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	227.750	10-12-2019
Rotterdam	19FRO0613	Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland	FKM	134.000	18-12-2019
Rotterdam	19FRO0614	Waalenburgerweg/Spoorsingel	FKM	42.500	18-12-2019
Rotterdam	19ORO0621	Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)	OV	40.750	20-2-2020
Rotterdam	20FRO677	Fietsstraat Poelenburg	FKM	15.500	vaststelling
Rotterdam	20VRO0712	Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat	VV	16.500	29-1-2021
Rotterdam	20VRO0713	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	37.250	vastgesteld
Rotterdam	20FRO0741	Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak	FKM	35.750	6-4-2021
Rotterdam	20PRO0743	P+R Noorderhelling	FKM	786.000	9-6-2021
Rotterdam	21VRO0777	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Rotterdam	VV	554.500	17-3-2021
Rotterdam	21VRO0813	Black spot Bergambachtstraat - Stolwijkstraat	VV	63.000	12-7-2021

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam	21FRO0866	Fietssuggestiestroken Kromme Zandweg	FKM	80.500	vastgesteld
Rotterdam	21VRO0869	Black spot Keersopstraat - Matlingeweg	VV	318.500	vaststelling
Rotterdam	21FRO0872	Fietsoversteek 's Gravenweg - metro Kralingsezoom	FKM	24.000	20-1-2022
Rotterdam	21VRO0873	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	372.500	15-2-2022
Rotterdam	21FRO0875	Fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg (RD)	FKM	34.000	15-2-2022
Rotterdam	21VRO0876	Black spot Matlingeweg - Stuttgartstraat - Vareseweg	VV	241.750	30-11-2021
Rotterdam	21VRO0890	Black spot Vuurplaat	VV	43.750	vaststelling
Rotterdam	22VRO0919	Black spot Marconiplein	VV	21.750	20-4-2022
Rotterdam	22ORO0944	Blackspot Matthenesserlaan-GL Mulderstraat	VV	39.750	7-7-2022
Rotterdam	22FRO0981	Herinrichting Walenburgerweg	FKM	182.750	vaststelling
Rotterdam	22FRO0987	Kruispunt Scheepstimmerlaan - Vasteland	FKM	51.000	2-11-2022
Rotterdam	22FRO0988	Fietsstraat Molenvliet secundair	FKM	74.250	28-11-2022
Rotterdam	22KRO0990	Fietsenstalling Kralingse Zoom	FKM	216.250	vaststelling
Rotterdam	22VRO1018	Blackspot Schiedamseweg-Spanjaardstraat	VV	27.250	9-12-2022
Rotterdam	22VRO1019	Blackspot Bergweg-Insulindestraat en fietsvoorzieningen Bergweg	*VV*	82.750	15-3-2023
Rotterdam	22VRO1020	Blackspot Oudedijk-Rozenburglaan	VV	19.500	9-9-2022
Rotterdam	22VRO1021	Blackspot Olympiaweg-Klein Nieuwland	*VV*	97.250	20-1-2023
Rotterdam	22VRO1025	Herinrichting Adm. de Ruyterweg-Jonker Fransstraat	VV	178.500	9-12-2022
Rotterdam	22VRO1026	Herinrichting 1e Middellandstraat-Henegouwerlaan	*VV*	207.250	15-3-2023
Rotterdam	22FRO1027	Herinrichting Statenpad fietsstraat	*FKM*	193.000	16-12-2022
Rotterdam	23VRO1065	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rotterdam	VV	1.217.500	1-2-2023
Rotterdam	23VRO1072	Verleggen Colosseumweg	VV	253.000	10-5-2023
Rotterdam	23FRO1082	Fietsvoorzieningen Jonker Fransstraat	FKM	59.500	27-10-2023
Rotterdam	23ORO1084	HOV Maastunnel (KTA B11)	OV	2.246.000	11-10-2023
Rotterdam	23ORO1085	Lijn 71/72 - 3 nieuwe haltes Pleinweg/Doklaan te Rotterdam	OV	238.250	18-1-2024
Rotterdam	23ERO1087	Verkeerseducatie Rotterdam 2023	VV	114.500	12-10-2023
Rotterdam	23ORO1089	Verplaatsing tramhaltes Laan op Zuid	OV	738.500	15-12-2023
Rotterdam	23FRO1098	Fietspad Zuidzone Schieveen te Rotterdam	FKM	215.500	19-12-2023
Rotterdam	23VRO1101	Blackspot Rotonde Aveling-Lengweg-Overwolde	VV	250.000	in behandeling
Rotterdam	23VRO1102	Blackspot 2e Middellandstraat - Burgemeester Meineslaan - Heemraadssingel	VV	137.250	11-12-2023
Rotterdam	23VRO1103	Ongevallenlocatie Aveling – Baarsweg (Hoogvliet)	VV	478.500	22-11-2023
Rotterdam	23VRO1105	Blackspots Goudsesingel (Jonker Fransstraat en Mariniersweg)	VV	477.250	13-12-2023
Rotterdam	23FRO1110	Fietsstraat Reijsendaal	FKM	234.000	in behandeling
Rotterdam	23VRO1113	Blackspot Oldegaarde - Langenhorst	VV	146.750	22-11-2023
Rotterdam	23KRO1120	Fietspad Terbregseweg (bij Irenebrug)	FKM	17.750	15-12-2023
Rotterdam	23FRO1121	Verbreden fietspad Vasteland zz (en aanpassingen kruispunt Erasmusbrug)	FKM	439.250	15-12-2023
Rotterdam	23KRO1136	Verbreden Burgemeester Roosbrug (Noordsingel)	FKM	61.000	30-11-2023
Totaal Rotterdam				**12.065.250**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Schiedam	19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019)	FKM	18.000	8-7-2019
Schiedam	20VSC0756	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Schiedam	VV	80.000	vastgesteld
Schiedam	23VSC1066	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Schiedam	VV	208.000	13-2-2023
Totaal Schiedam				**306.000**	
Vlaardingen	19KVL0597	Fietsenstallingen Hoekselijn	FKM	58.500	vastgesteld
Vlaardingen	20FVL0734	Reconstructie Reigerlaan	VV	190.500	2-12-2020
Vlaardingen	20FVL0735	Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg	FKM	189.500	28-5-2021
Vlaardingen	20FVL0736	Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan	FKM	44.000	22-3-2021
Vlaardingen	20FVL0737	Westlandseweg	FKM	32.500	5-3-2021
Vlaardingen	20FVL0751	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Vlaardingen	VV	285.000	vastgesteld
Vlaardingen	21FVL0849	Fietspad Maassluissedijk Vlaardingen (MFR)	FKM	105.500	1-10-2021
Vlaardingen	22VVL1035	Marathonweg (Nieuw Waterland)	VMWS	1.898.000	22-2-2023
Vlaardingen	22FVL1036	Verbreden fietspad Trekkade	FKM	104.000	9-12-2022
Vlaardingen	23VVL1067	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Vlaardingen	VV	290.000	6-10-2023
Totaal Vlaardingen				**3.197.500**	
Brielle	21VBR0796	Verkeersmaatregelen binnenstad Brielle	VV	181.000	vaststelling
Hellevoetsluis	17VHE0253	30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VV	11.500	4-12-2017
Hellevoetsluis	20MHE0707	Mobiliteitsmanagement gedragsbeïnvloeding (KTA D3)	OV	256.405	8-4-2021
Hellevoetsluis	22FHE0905	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	OV	699.450	14-1-2022
Westvoorne	22VWV1003	Verkeersveiligheid Heveringseweg, Voorweg, De Ruy, Brielseweg	VV	372.500	14-12-2022
Voorne aan Zee	23OVZ1132	Toegankelijkheid 11 bushaltes Hellevoetsluis 2023	OV	26.000	in behandeling
Voorne aan Zee	23VVZ1134	Gedragscampagne 2024 Voorne aan Zee	VV	5.500	1-12-2023
Totaal Voorne aan Zee				**1.552.355**	
Wassenaar	16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	337.500	22-11-2016
Wassenaar	18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	10-12-2018
Wassenaar	21VWA0773	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Wassenaar	VV	214.500	17-3-2021
Wassenaar	22VWA1033	Oversteek Wassenaarseslag	VV	49.250	12-12-2022
Wassenaar	22VWA1039	Oversteek Deijlerweg – Ammonslaantje	VV	18.500	vastgesteld
Wassenaar	22VWA1040	Oversteek Jagerslaan – Groot Haesebroekseweg	VV	24.000	vastgesteld
Wassenaar	22VWA1041	Oversteek Papegaaienlaan – Backkershagenlaan	VV	33.000	20-1-2023
Wassenaar	23VWA1068	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Wassenaar	VV	187.000	3-2-2023
Totaal Wassenaar				**889.250**	
Westland	22VWE1029	Reconstructie kruispunt Burgerdijkseweg - Hoogweg	VV	134.500	12-12-2022
Westland	23VWE1069	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Westland	VV	163.500	10-2-2023
Westland	23EWE1071	Gedragsbeinvloedingsprojecten 2023 Westland	VV	20.000	vaststelling
Westland	23MWE1080	KTA C04/C08 - Werkgeversaanpak Royal Flora Holland,Honderdland en ABC Westlan	VMWS	199.500	21-6-2023
Westland	23VWE1095	Fietspadpaaltjes Westland	VV	45.500	29-11-2023
Westland	23VWE1109	Uitritconstructie Kwaklaan/Noordweg	VV	22.500	17-11-2023
Westland	23VWE1111	Kruising Pijnacker Hordijklaan/Molenlaan	VV	14.500	13-12-2023
Westland	23VWE1112	Snelheidsremmende maatregelen Westland	VV	44.500	9-2-2024
Westland	23WWE1135	Doorstromingsmaatregelen A20 afrit 6 KTA C07	VMWS	669.500	in behandeling
Totaal Westland				**1.314.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Zoetermeer	19DZO0574	5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	35.000	23-9-2019
Zoetermeer	21DZO0859	2 iVRI's Afrikaweg Zoetermeer	VMWS	25.000	29-10-2021
Zoetermeer	21VZO0860	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	93.000	vaststelling
Zoetermeer	21DZO0863	3 iVRI Azieweg, Oostweg en Vlamingstraat Zoetermeer	VMWS	37.500	2-12-2021
Zoetermeer	22EZO0935	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2022)	VV	24.000	vaststelling
Zoetermeer	22EZO0936	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2022	VV	11.500	vaststelling
Zoetermeer	23EZO1048	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2023)	VV	25.500	9-3-2023
Zoetermeer	23EZO1049	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2023	VV	11.500	1-2-2023
Zoetermeer	23DZO1099	3 iVRI's Zoetermeer	VV	43.500	25-10-2023
Totaal Zoetermeer				**306.500**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				**44.799.222**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Zuid-Holland Bereikbaar	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.250	2-4-2018
Zuid-Holland Bereikbaar	22MDN0971	KTA Moving Traffic	VMWS	270.747	5-9-2022
Totaal Zuid-Holland Bereikbaar				**691.997**	
Waterschap Hollandse Delta	23VHD1133	Gedragscampagne 2024 Waterschap Hollandse Delta	VV	4.500	1-12-2023
Totaal RET NV				**4.500**	
RET NV	21ORE0832	Verlenging kapconstructie metrostation Rodenrijs	OV	436.966	10-11-2021
RET NV	23ORE1139	Energiebank	OV	750.000	13-12-2023
Totaal Waterschap Hollandse Delta				**1.186.966**	
HTM Personenvervoer N.V	19OHT0575	Prins Willemstraat rotonde Duinstraat	OV	336.438	27-9-2019
HTM Personenvervoer N.V	21OHT0806	KTA lightrail kwaliteit lijn 3 en 4	OV	250.000	28-5-2021
HTM Personenvervoer N.V	22OHT0920	Optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail - deelproject sein Forepark	OV	1.265.250	6-4-2022
HTM Personenvervoer N.V	22OHT0970	Optimaliseren samenloopdeel RandstadRail - deelproject tractie	OV	2.660.250	6-7-2022
HTM Personenvervoer N.V	23OHT1077	Aanpassen aanduiding HSW wissels Haags Railnetwerk	OV	136.500	11-4-2023
HTM Personenvervoer N.V	23OHT1090	Extra abri's op haltes HTM	OV	321.750	6-10-2023
Totaal HTM Personenvervoer NV				**4.970.188**	
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0847	Herinrichten kruising Moezelweg / Merwedeweg	VV	1.113.750	9-2-2022
Havenbedrijf Rotterdam	21MHA0892	ABVPHR KTA-maatregel 2 Logistiek Platform	VMWS	165.500	17-12-2021
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				**1.279.250**	
Provincie Zuid-Holland	18FZH0436	Verlengde Velostrada	FKM	858.500	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0514	Snelfietsroute F20 Rotterdam-Gouda	FKM	100.000	9-4-2019
Provincie Zuid-Holland	20VZH0717	N223 duurzaam veilig	VMWS	1.633.000	16-12-2020
Provincie Zuid-Holland	20FZH0721	Oude Trambaan in gemeente Wassenaar	FKM	453.500	28-1-2021
Provincie Zuid-Holland	22FZH1014	Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk	FKM	185.500	18-11-2022
Provincie Zuid-Holland	22FZH1015	N211 vervanging tegelfietspaden	FKM	721.000	18-11-2022
Totaal Provincie Zuid-Holland				**3.951.500**	

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

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2024

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

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

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

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

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

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

Bijlage B3 In 2023 en 2024 afgesloten projecten

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

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

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

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

Bijlage C R-Net

Buslijn	Traject	Onderdeel	Investering	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 e.v.
403 en 404	Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle	Haltevoorzieningen	€ 1.238.500	€ 200.500	€ 428.500	€ 645.000			€ (35.500)	
		Fietsvoorzieningen **	€ 659.500			€ 659.500				
456	Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam	Haltevoorzieningen	€ 948.500		€ 270.000	€ 35.000			€ 643.500	
		Fietsvoorzieningen **	€ 78.000						€ 40.000	
455	Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station	Haltevoorzieningen	€ 1.046.000		€ 314.000		€ 156.000			€ 576.000
		Fietsvoorzieningen **	€ -							
170 en 173	Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West, Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West	Haltevoorzieningen	€ 1.047.000	€ 5.000	€ 293.000		€ 582.500		€ (13.500)	€ 180.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 20.000							€ 20.000
455	Delft-Naaldwijk- 's-Gravenzande	Haltevoorzieningen	€ 393.000							€ 393.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 39.000							€ 39.000
	Nader uit te werken	Haltevoorzieningen	€ 100.000							€ 100.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 40.000							€ 40.000
	Totaal		**€ 5.609.500**	**€ 205.500**	**€ 1.305.500**	**€ 1.339.500**	**€ 738.500**	**€ -**	**€ 634.500**	**€ 1.348.000**
	** Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder		€ 399.500			€ 330.000		€ -	€ 20.000	€ 49.500
	Bijdrage Rijk (KTA 2019)		€ 267.600		€ 267.600					
	Benodigde financiering vanuit R-net		**€ 4.942.400**	€ 205.500	€ 1.037.900	€ 1.009.500	€ 738.500	€ -	€ 614.500	€ 1.298.500

Bijlage D Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

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

Dekking

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

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

Bijlage E Doorstroommaatregelen OV

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

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

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

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

Bijlage F Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

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

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

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

Bijlage G Afkortingenlijst

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

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

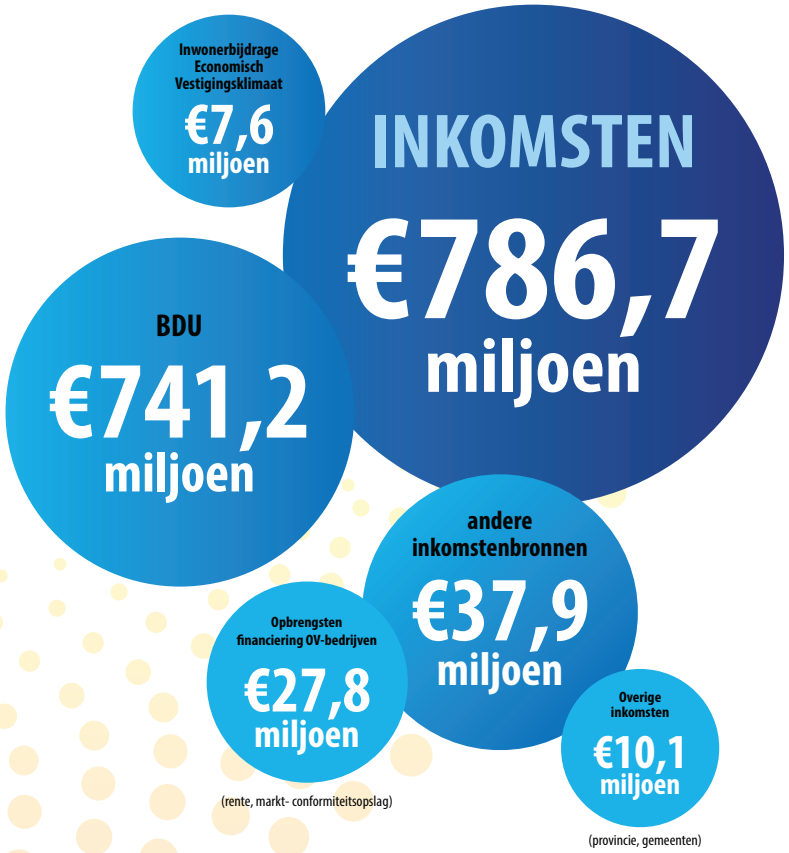
Begroting MRDH 2025

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.

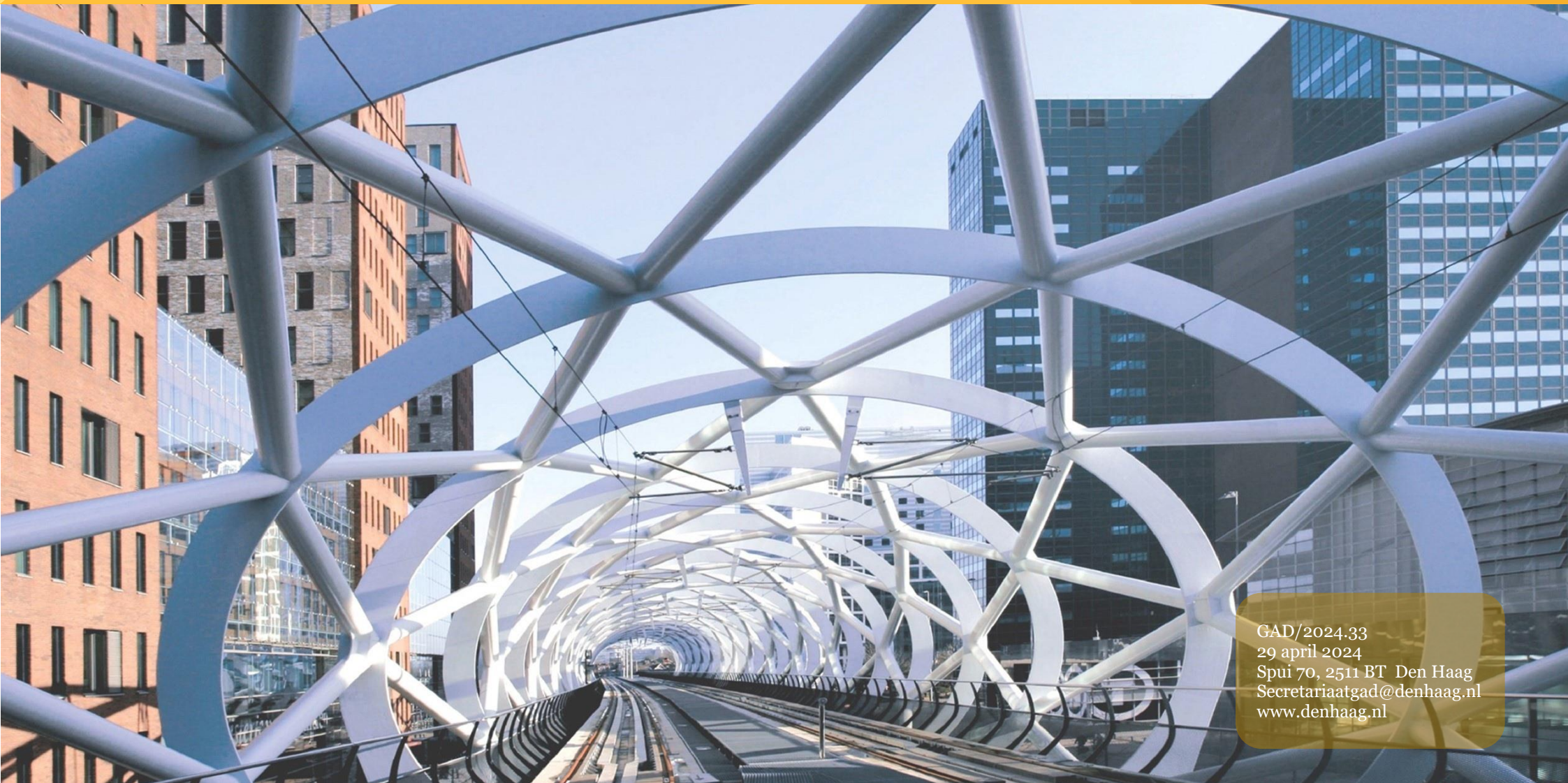




Den Haag

Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag

Accountantsverslag bij de jaarrekening 2023 Metropoolregio Rotterdam Den Haag



GAD/2024.33
29 april 2024
Spui 70, 2511 BT Den Haag
Secretariaatgad@denhaag.nl
www.denhaag.nl

Voorwoord

Voorwoord

Samenvatting

Resultaat

Continuïteit: Financiële positie

Concessies Openbaar Vervoer

Interne beheersing

Fraude, integriteit en naleving wet- en regelgeving

Kwaliteit van de jaarstukken

Rechtmatigheid

Informatieveiligheid

Vooruitblik 2024

Bijlagen

- Controleverschillen
- SiSa
- Onafhankelijkheid

Geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Onlangs hebben wij de controle van de jaarrekening 2023 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) afgerond. De jaarrekening is opgemaakt volgens de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV).

Onze controle is uitgevoerd met inachtneming van het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (BADO), de Controleverordening MRDH 2015 en het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023. Onze controle resulteert in een oordeel over de getrouwheid van de jaarstukken en de rechtmatigheid van de specifieke uitkeringen. Voor de oordeelsvorming hebben we conform het BADO een goedkeuringstolerantie van 1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden toegepast. Bij een exploitatieomvang van € 532 miljoen is dit € 5,3 miljoen respectievelijk € 16,0 miljoen.
De rapportagetolerantie is € 0,125 miljoen.

Dit rapport bevat de uitkomsten van onze controle.

Met vriendelijke groet,

Den Haag, 29 april 2024

Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag
Drs. G.L. Vleugels RE RA
accountant

Samenvatting

Strekking van de controleverklaring: goedkeurend

Onze controle van de jaarrekening heeft geleid tot een goedkeurende controle-verklaring voor de getrouwheid van de jaarrekening en de rechtmatigheid van de SiSa bijlage. Het totaal aan afwijkingen is lager dan de goedkeurings-toleranties voor onjuistheden (€ 5,3 miljoen) en voor onzekerheden (€ 16,0 miljoen). Tevens is voldaan aan de WNT en zijn bevindingen over de bijlage Single Information Single Audit lager dan de goedkeuringstolerantie.

Toelichtingen concessies en projecten toereikend

De toelichtingen in de jaarstukken (balans, paragrafen en staat van baten en lasten) van de concessies en projecten geven toereikend inzicht waaronder het meerjarig beeld en de voortgang van de realisatie in het verslagjaar. Verbetering is mogelijk op het gebied van meer inhoudelijke analyse voor oorzaken van vertraging van bestedingen ten opzichte van de planning.

Financiële impuls van € 145 miljoen in OV-concessiehouders

De OV-concessiehouders RET, HTM en EBS verkeren door de na-ijl effecten van Covid-19 en de economische situatie in financieel zwaar weer. MRDH geeft over de periode 2024-2030 een eenmalige financiële injectie van € 145 miljoen, voornamelijk uit het BDU-fonds. Hierdoor zijn minder middelen beschikbaar voor infrastructurele verkeer- en openbaar vervoerprojecten. Het is belangrijk dat MRDH actief blijft monitoren op de inzet van de BDU-middelen om toekomstige projecten tijdig te kunnen starten.

Tijdigheid van begrotingswijzigingen is aandachtspunt

MRDH heeft een omvangrijke onderbesteding op exploitatie openbaar vervoer concessies mede als gevolg van vertraging van besteding van het assetbudget. Het is daarom belangrijk om de OV-concessiehouders aan te sporen om tijdig informatie over de voortgang van beheer- en onderhoudsprojecten met MRDH te delen. Daarnaast was ook sprake van niet begrote rentebaten die niet tijdig meegenomen zijn in de 2e begrotingswijziging. Voor het verbeteren van de voorspellende waarde van de begroting is aanscherping van de tijdigheid van begrotingswijzigingen nodig.

Sturing en monitoring op voortgang van subsidieprojecten is verbeterd

Sturing op basis van (verwachte) voortgang van de (project-)subsidies blijft voor de MRDH lastig. Het tussentijds inzicht in subsidieprojecten groter en kleiner dan € 1 miljoen is verbeterd. Wel is verbetering mogelijk door betere structurele monitoring op subsidieprojecten kleiner dan € 1 miljoen.

Rechtmatigheidsverantwoording

De rechtmatigheidsverantwoording (getrouw) is in de jaarrekening opgenomen en geconstateerde afwijkingen hoger dan de rapportagegrens zijn voldoende in de paragraaf Bedrijfsvoering toegelicht. Het betreft afwijkingen voornamelijk door het niet naleven van aanbestedingsrichtlijnen bij een aantal opdrachten, niet naleven van subsidievoorwaarden bij twee vastgestelde subsidies en verplicht te rapporteren begrotings-onderschrijdingen en -overschrijdingen.

IT-beheersing is aangepakt; er is nog ruimte voor verbetering

MRDH heeft vooruitgang geboekt in de IT-beheersing, maar voldoet nog niet aan de normen (Baseline Informatiebeveiliging Overheid) hiervoor. Diverse actiepunten uit het informatiebeleidsplan zijn naar 2024 en verder verschoven, door beperkte capaciteit en afhankelijkheid van het technische beheer van de gemeente Den Haag. Het is zaak om deze actiepunten op te pakken en hier voorrang aan te geven.

Totaalbeeld positief, lijn vasthouden

Ons algehele beeld is dat de MRDH haar financiële processen beheerst met als blijvende belangrijke aandachtspunten een goede inbedding van baten/lasten voor subsidieprojecten, de financiële onzekerheid bij de OV-bedrijven, de beheersing van IT-security en beheersing van frauderisico's. Verbeterpunten pakt de MRDH proactief op.

Resultaat

Inzicht in de samenstelling van de exploitatie

In onderstaande grafiek is in hoofdlijnen de besteding van de middelen over 2023, in totaal € 532 miljoen (2022: € 572 miljoen) weergegeven.



De afname ten opzichte van voorgaand jaar komt doordat minder middelen zijn besteed aan openbaar vervoer concessies, met name RET rail- en busconcessies en Regiotaxi. De samenstelling van de baten en lasten is in hoofdlijnen als volgt:

- Het overgrote deel van de bestedingen betreft de concessies openbaar vervoer van € 413 miljoen exclusief apparaatskosten (€ 480 miljoen in 2022). Dat is inclusief de Transitievergoeding openbaar vervoer (TVOV) van € 23 miljoen (in 2022 Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) € 82 miljoen) om omzetderving bij de vervoerders op te vangen.
- De activiteiten voor Verkeer en Openbaar Vervoer (exclusief financiering) worden bekostigd uit de Brede Doel Uitkering (BDU) (€ 504 miljoen), de specifieke uitkering TVOV (€ 23 miljoen) en overige baten (€ 6 miljoen).
- De BVOV 2021 is vastgesteld en voor BVOV 2022 hebben de openbaar vervoersbedrijven de eindverantwoording ingediend. De realisatie is lager uitgevallen dan begroot op grond van de beschikkingen, waardoor de BVOV over de jaren 2021 en 2022 naar beneden wordt bijgesteld voor € 45 miljoen.
- Daarnaast zijn er minder lasten gerealiseerd op rail- en busconcessies als gevolg van onder andere vertraging bij het opstarten en uitvoeren van beheer- en onderhoudsprojecten en het niet hoeven besteden van gereserveerde middelen voor de taakstelling. Hierdoor verschuiven de middelen naar volgende jaren.
  Dit verklaart de onderbesteding van circa € 25 miljoen (exclusief correctie BVOV) ten opzichte van de bijgestelde begroting.
- Daarnaast is sprake van projecten in het kader van verkeer (€ 34 miljoen) en projecten netwerk openbaar vervoer (€ 44 miljoen). De projecten zijn veelal jaaroverschrijdend waardoor de bestedingen over de jaren fluctueren. Tevens is voor projecten in het kader van nieuwe trams Den Haag nog geen subsidiebeschikking voor projecten afgegeven.
- Met de financiering van de OV-bedrijven is € 12,5 miljoen aan rentelasten gemoeid (omvang financiering € 970 miljoen). De vervoerders betalen daar bovenop € 6,6 miljoen renteopslag voor marktconformiteit. Dit wordt voor € 2 miljoen aan de risicoreserve financieringen toegevoegd totdat het saldo van € 30 miljoen is bereikt.
- De totale apparaatslasten bedragen circa € 12,4 miljoen (inclusief € 7,2 miljoen overhead conform definities BBV). De dekking van de apparaatslasten vindt plaats uit het fonds BDU (€ 9,9 miljoen) en de inwonersbijdrage economisch vestigingsklimaat (€ 2,5 miljoen).
- De bestedingen aan projecten en directe apparaatslasten voor het economisch vestigingsklimaat bedragen € 5,9 miljoen. Deze worden gefinancierd uit de inwonerbijdrage.

Continuïteit: Financiële positie

De MRDH heeft drie verschillende rollen bij RET en HTM

De MRDH heeft drie rollen richting de RET en HTM: als opdrachtgever voor het verlenen van de meerjarige concessies (2023: € 413 miljoen), als financier van het spoor en rollend materieel (€ 970 miljoen), en als aandeelhouder (€ 1.001) met bijzondere rechten.
De verstrekte leningen aan RET en HTM zijn enerzijds verstrekt aan RET N.V. en HTM Personenvervoer N.V. die deelnemingen zijn van MRDH, en anderzijds aan RET en HTM railinfra B.V. en railgebonden voertuigen B.V. die geen deelnemingen zijn van de MRDH. De verstrekte leningen aan de niet-deelneming entiteiten van RET en HTM stonden in de afgelopen jaren ten onrechte verantwoord als leningen aan deelnemingen op de balans. Dit is in de jaarstukken 2023 gecorrigeerd. Deze leningen worden nu verantwoord onder overige langlopende leningen.

De MRDH heeft adequate maatregelen getroffen om de verschillende rollen beheers- en beleidsmatig te scheiden bij mogelijke belangenverstrengeling en in geval van een conflict te escaleren. Ook heeft MRDH diverse beheersinstrumenten ingezet ten behoeve van de monitoring en het mitigeren van eventuele terugbetalingsrisico's. Als aandeelhouder middels bijzondere rechten, als concessieverlener en financier middels borgstellingen en het achterhouden van de periodieke concessiebetalingen. Scherpte in de rollen blijft hierbij belangrijk alsmede communicatie met de deelnemende gemeenten over risico's.

Voorgeschreven financiële kengetallen geven onvoldoende inzicht in de financiële positie

In het BBV zijn vijf financiële kengetallen voorgeschreven die informatie geven over de financiële positie en daarmee de vergelijking met andere overheids-lichamen mogelijk maakt. Vanwege de bijzondere financiering (bestedingen worden verrekend met de BDU) en de bijzondere leningenportefeuille (voor financiering kapitaal van vervoersbedrijven) zeggen deze kengetallen niet zoveel over de financiële positie. Het begrip van de balans, de risico's en de ontwikkeling van de BDU in meerjarig perspectief in relatie tot het meerjarig Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) zijn vooral van belang om de financiële positie van de MRDH te begrijpen.

Solvabiliteit beperkt; risico's worden opgevangen door inzet beheersinstrumenten.

De solvabiliteit geeft inzicht in de mate waarin de MRDH op termijn aan haar verplichtingen kan voldoen. Het weerstandsvermogen is daarvoor een belangrijke indicator. De MRDH heeft ultimo 2023 een weerstandscapaciteit van € 30 miljoen (6% van de totale lasten van € 532 miljoen) die volledig gericht is op de financieringsrol van de MRDH richting de vervoerders.

Voor de overige risico's die samenhangen met de activiteiten verkeer en openbaar vervoer wordt geen weerstandscapaciteit opgebouwd omdat op deze activiteiten directe bijsturing (prioritering of fasering via het programma Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer) mogelijk is.

In de Gemeenschappelijke Regeling zijn geen specifieke bepalingen opgenomen om eventuele tekorten op te vangen, behalve in geval van liquidatie van deze gemeenschappelijke regeling.

Het risicoprofiel van de MRDH wordt in hoge mate beïnvloed door de financiering van railvoertuigen en infrastructuur van de RET en HTM en het verstrekken van bussenleningen aan de vervoerders. Het betreft een bedrag van € 970 miljoen (inclusief garanties). De (rail)voertuigen en infrastructuur vertegenwoordigen een boekwaarde van € 1,4 miljard en een (geschatte) economische waarde (65% van boekwaarde) van circa € 883 miljoen. Deze voertuigen en infrastructuur dienen als zekerheidsstelling.

Voor 2024 en 2025 staan aflossingsverplichtingen voor een bedrag van circa € 104 miljoen gepland. De rentebaten over uitgezette leningen voor 2023 zijn € 19 miljoen (inclusief risico-opslag). De MRDH monitort met de vervoerders de financiële na-ijl-effecten van het Covid19-virus. Van het Rijk is voor 2023

Continuïteit: Financiële positie

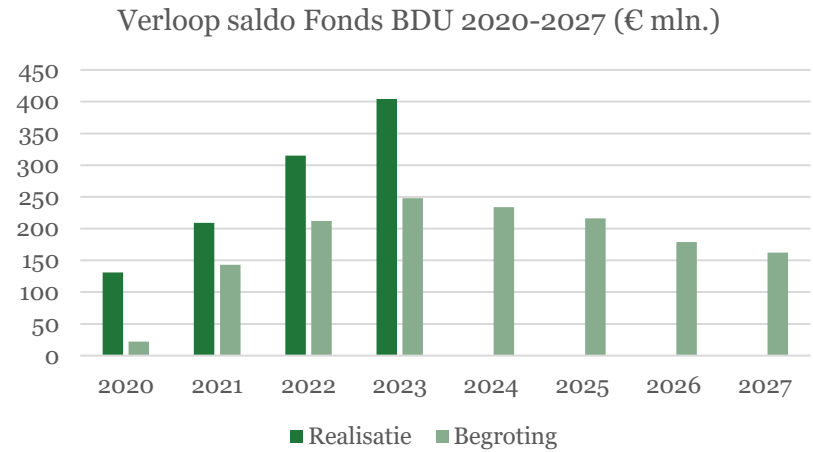
een bijdrage van € 22,8 miljoen ontvangen om de derving van reizigers-opbrengsten van OV-bedrijven op te vangen.

Naast de risicobuffer van € 30 miljoen heeft de MRDH andere instrumenten uit hoofde van haar rollen als opdrachtgever concessie en aandeelhouder RET-HTM om terugbetalingsrisico's te mitigeren zoals hierboven beschreven.

Tijdige informatievoorziening over deze risico's aan de gemeenten is van groot belang. De MRDH onderkent dit. In het jaarverslag is verder toegelicht dat op dit moment geen sprake is van een duurzame waardevermindering of van aanpassing van de risicoberekening.

Ontwikkeling verkeer- en vervoersfondsen: jaarlijkse bestedingen blijven achter t.o.v. de begroting; saldo fonds BDU neemt toe

Voor de BDU-taken is voor 2023 circa € 594 miljoen aan rijksmiddelen toegekend en de omvang van het fonds (het nog niet tot besteding gekomen deel) bedraagt momenteel € 404 miljoen. In de onderstaande grafiek is het verloop weergegeven.



Het beheersen van het planningsoptimisme (ofwel een realistische planning) blijft mede door de afhankelijkheid van derden een belangrijk aandachtspunt voor de bedrijfsvoering van de MRDH. Het planningsoptimisme blijkt uit het verschil van de stand van het fonds BDU eind 2023 (€ 404 miljoen) ten opzichte van de cijfers in de primaire begroting 2024 (€ 248 miljoen). Daarnaast is zichtbaar dat het saldo in het BDU-fonds oploopt terwijl het begrote saldo een licht dalende trend vertoont in de komende jaren.

Nog een punt van aandacht: een deel van het planningsoptimisme heeft betrekking op beheer- en onderhoudsprojecten met betrekking tot concessies (zie ook de toelichting bij programma 1). Dit budget voor de railconcessies is contractueel een gesloten systeem: onderbesteding blijft voor de concessies voor latere jaren beschikbaar. Een deel van het saldo van de BDU heeft daarop betrekking. Dit wordt voldoende toegelicht bij programma 1 (Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer).

Wat bij het begrip van de ontwikkeling van het BDU-fonds mede betrokken moet worden is de achterblijvende compensatie (binnen de BDU) voor areaaluitbreiding en meer trajecten.

De MRDH heeft maatregelen geïmplementeerd om in meerjarig perspectief de bestuurlijke wensen, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU), het bestedingsbegrip, de overbesteding, de meerjarenbegroting en de (meerjarige) liquiditeitsprognose op elkaar af te stemmen. Ons advies is om de ingezette verbeteringen vast te houden.

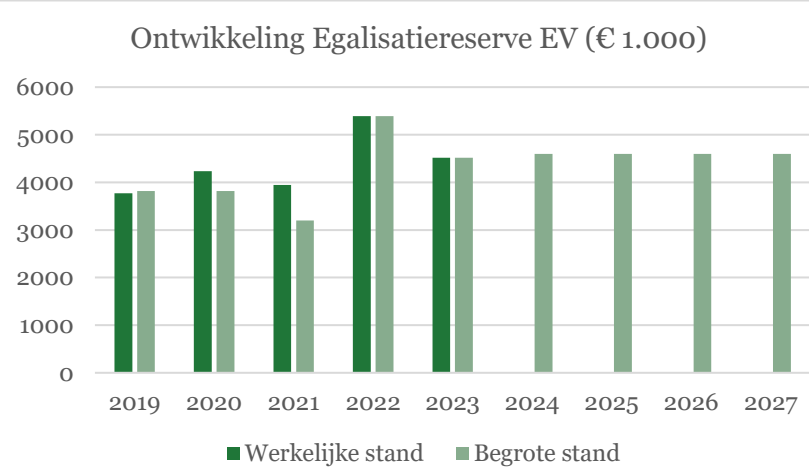
De vertraging in de projectbestedingen heeft tot gevolg dat de liquide middelen van de MRDH toenemen en daarmee de storting bij Rijksschatkist in het kader van het verplichte schatkistbankieren. Door rentestijgingen op de rekening courant schatkistbankieren heeft de MRDH, naast de reguliere rentebaten uit uitgezette leningen, nog € 14,7 miljoen aan rente ontvangen waarvoor de begroting niet tijdig is gewijzigd. De hogere rentebaten worden aangewend

Continuïteit: Financiële positie

voor dekking van de lasten uit programma 1 en programma 2, waardoor een lager bedrag aan het BDU fonds wordt onttrokken.

Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat

Voor het programma Economisch vestigingsklimaat is een egalisatiereserve ingesteld omdat de in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De ontwikkeling is als volgt:



Eind 2023 bedraagt het saldo € 4,5 miljoen. MRDH heeft nog voor € 4,7 miljoen aan middelen in de reserve waarvoor in voorgaande jaren een bijdrageverleningsbeschikking is afgegeven. Het tekort op de egalisatiereserve wordt middels de resultaat-bestemming 2023 aangevuld. Naar aanleiding van onze opmerking in voorgaande jaren over de hoogte van de reserve is de monitoring en bijsturing op deze post zichtbaar aangescherpt. Het is belangrijk om de ingezette verbeteringen vast te houden.

Financiële instrumenten € 970 miljoen (2022: € 1 miljard)

De MRDH heeft een aantal financiële instrumenten ter ondersteuning van haar activiteiten. Alle in 2023 uitgevoerde treasury-transacties voldoen aan zowel de wettelijke als de eigen treasurybepalingen. De MRDH kent de volgende (financiële) instrumenten:

- Voor de financiering van investeringen in rollend materieel en railinfrastructuur verstrekt de MRDH leningen aan de RET, HTM en EBS (€ 970 miljoen). Tegenover deze langlopende leningen aan HTM, de RET en EBS staan gelijksoortige opgenomen leningen van de BNG en de Waterschapsbank met dezelfde looptijden, aflossingsschema's en rentepercentages. Daar bovenop moet de MRDH vanwege marktconformiteit een renteopslag hanteren van minimaal 0,6%. De renteopslag wordt, totdat de reserve op het juiste niveau is, aan een reserve toegevoegd om risico's op te vangen (zie daarvoor ook de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing in de jaarrekening);

- Op basis van subsidieverplichtingen is in 2016 een (renteloze) vooruitbetaling van € 65 miljoen verstrekt aan de gemeente Rotterdam voor een deelproject van het project Verlenging A13-A16 voordat de gesubsidieerde activiteit daadwerkelijk is gestart. Tot en met 2023 is voor € 46 miljoen aan werkzaamheden uitgevoerd waardoor de voorfinanciering is afgenomen tot € 19 miljoen;

- De tijdelijk niet benodigde middelen zijn grotendeels (verplicht) gestald in de Rijksschatkist (€ 468 miljoen) conform de regeling Schatkist-bankieren. Hierover heeft de MRDH in 2023 € 14,7 miljoen aan niet begrote rente ontvangen.

- De MRDH heeft geen derivaten in haar portefeuille.

Concessies Openbaar Vervoer

Economische situatie en achterblijvende reizigersaantallen hebben mogelijke impact op subsidies vervoerconcessies en op de aflossingsverplichtingen

Economische omstandigheden (hoge energieprijzen, inflatie, hoog ziekteverzuim, personeelstekort en naar verwachting hogere loonkosten en materieel kosten) en het na-ijlen van Covid-19 hebben voor 2023 (en mogelijk daarna) een enorme impact op de exploitatie en financiële positie van de OV-concessiehouders. De reizigersaantallen zijn in 2023 gegroeid ten opzichte van voorgaand jaar, maar het is de verwachting van de vervoerders en de MRDH dat de aantallen ook voor 2024 achterblijven bij de verwachte trend van voor de pandemie. Hiermee blijft budgetdruk bestaan op het naleven van concessie-afspraken.

Hoe de risico's op korte en lange termijn uitpakken, is nog onzeker daar de economische situatie en de na-ijleffecten van de pandemie op het reizigersniveau zich moeilijk laten voorspellen. Met herijkingsvoorstellen geeft de Vervoersautoriteit sturing aan de gevolgen van de actuele situatie voor zover dat niet onder normale bedrijfsrisico's valt. De gemeentes worden periodiek geïnformeerd.

Voor 2021 en 2022 heeft de MRDH uit hoofde van de regeling specifieke uitkering Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) middelen ontvangen voor het opvangen van de omzetderving. De BVOV 2021 is in 2023 vastgesteld. De verantwoording van de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) over 2022 is opgenomen in de SiSa-verantwoording in de jaarrekening 2023. De OV-concessiehouders hebben ook de eindverantwoording BVOV 2022 bij het Rijk ingediend. Het Rijk vraagt van de vervoerders veel detailinformatie die ten tijde van de jaarrekening nog niet voor de MRDH beschikbaar is. De Sisa-bijlage loopt daardoor een jaar achter. In 2023 is er uit hoofde van de regeling Transitie vergoeding openbaar vervoer (TVOV) een bedrag van € 23 miljoen ontvangen. De verantwoording over 2023 volgt in de jaarstukken 2024. Hiermee worden de door het Rijk verstrekte vergoedingen naar aanleiding van de coronacrisis afgerond.

MRDH geeft impuls van € 145 miljoen aan OV-concessiehouders; gaat ten koste van andere activiteiten

Ondanks de steunmaatregelen van de MRDH en de overige ter beschikking gestelde rijksmiddelen is de financiële positie van de OV-concessiehouders precair. Met name de RET als grootste vervoersbedrijf heeft te maken met grote financiële problemen, waardoor continuïteitsrisico's bestaan. Ook HTM en EBS lopen risico's. MRDH gaat een eenmalige financiële injectie van € 145 miljoen over de periode 2024-2030 aan deze OV-concessiehouders verstrekken ten behoeve van borging toekomstbestendig OV in de regio. De extra bijdrage is gebonden aan diverse voorwaarden en afspraken die per concessiehouder verschillen. De financiële injectie bekostigt de MRDH voor € 8 miljoen uit de vrije ruimte in het Transitieprogramma OV en Corona en voor € 137 miljoen uit de reguliere BDU-middelen. Door deze onttrekking uit het BDU-fonds zijn er minder middelen beschikbaar voor infrastructurele verkeer- en openbaar vervoerprojecten.

Risico's beheerst met betrekking tot aflossingsverplichtingen (MRDH als financier)

De aflossingsverplichtingen worden voldaan uit de door de MRDH verstrekte subsidie voor de uitvoering van de concessies. Echter als de financiële problematiek groot is, legt dat wel druk op de exploitatie waardoor financiële en operationele risico's gevolgen kunnen hebben voor de continuïteit. De MRDH heeft diverse beheersmaatregelen om risico's te verminderen en te monitoren. Hiermee kan de MRDH bij de vervoerders RET, HTM en EBS actief vinger aan de pols kan houden.

Voor de beperking van de insolventierisico's zijn (toereikende) aanvullende beheersmaatregelen getroffen: Het rollend materieel en de infrastructuur is onderpand voor de leningen en daarmee beschikbaar voor de MRDH, indien zich betalingsproblemen voordoen. De MRDH heeft voor HTM en RET in haar rol als aandeelhouder specifieke bevoegdheden. Als concessieverstrekker kan de MRDH de periodieke concessiebetalingen inhouden bij wanbetaling.

Concessies Openbaar Vervoer

Op dit moment zijn, ondanks de financiële positie van de vervoerders, geen signalen bekend dat sprake is van mogelijke insolventie bij de vervoerders.

Risicoreserve van € 30 miljoen beschikbaar

Voor het financieringsrisico van het rollend materieel en de infra-investeringen aan de HTM, RET en EBS bouwt de MRDH een risicoreserve op met een ondergrens van € 30 miljoen. De ondergrens is berekend op basis van de inschatting van de MRDH dat bij grote financiële tegenslag één maand concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd.

Stand van zaken subsidievaststellingen: twee oudere concessies nog niet vastgesteld

In de jaarrekening (toelichting balans) is een toelichting opgenomen over de stand van zaken van de subsidievaststellingen inzake de concessies. Vanwege de complexiteit van de concessieafspraken, de verantwoording daarover en de interne toets op de naleving van de afspraken neemt het vaststellingsproces enige tijd in beslag. Nog niet afgerekend zijn de concessies voor 2023 (zit regulier in het proces), en de busconcessies 2018 en 2019 van HTM.

Tijdigheid van begrotingswijzigingen is een aandachtspunt

Er is een onderbesteding op exploitatie openbaar vervoer concessies van € 68 miljoen, mede veroorzaakt door een correctie van € 45,4 miljoen naar aanleiding van vaststelling BVOV 2021 en ingediende eindverantwoordingen BVOV 2022 van OV-concessiehouders. Het restant van de onderbesteding is voornamelijk het gevolg van vertraging van projecten in het kader van vervangingsonderhoud van assets. *We adviseren om de OV-concessiehouders aan te sporen de voortgang van projecten tijdig te rapporteren, zodat de begrotingswijziging tijdig doorgevoerd kan worden ten behoeve van het verbeteren van de voorspellende waarde van de begroting.*

Bij de overige inkomsten op programma 1 en programma 2 zijn er niet begrote rentebaten van in totaal € 14,7 miljoen op rekening courant schatkistbankieren gerealiseerd. Rentebaten worden per kwartaal ontvangen, waardoor het mogelijk was om deze in de begrotingswijzigingen van 2023 te verwerken. *We adviseren om alert te zijn op gerealiseerde mutaties in relatie tot de begroting en de begroting hierop tijdig aan te passen.*

Interne beheersing

Voortgang van de verbeterpunten onder handen

De processen van de MRDH bestaan hoofdzakelijk uit het subsidieproces en daarnaast het inkoopproces, treasury-proces en het salarisproces. Ons algehele beeld over de interne beheersing is dat de MRDH haar processen adequaat beheerst. De opmerkingen uit het accountantsverslag van voorgaand jaar en de managementletter van december 2023 zijn opgepakt. De stand van zaken is als volgt:

- Het op elkaar afstemmen van de bestuurlijke wensen, het plannings-optimisme, de budgettaire kaders (BDU), de regels voor wat betreft overbesteding, de meerjarenbegroting en de (meerjarige) liquiditeits-prognose en de afhankelijkheid van derden die projecten plannen en uitvoeren, blijven een complex proces. Het is belangrijk om de aandacht hiervoor vast te houden.

- Voor verkeers- en OV-projecten met een subsidiebedrag groter dan € 1 miljoen geeft de (project)administratie inzicht in de (jaarlijkse) voortgang van het project en kunnen de (jaar)kosten van het subsidieproject worden bepaald. Hiervoor wordt (tussentijds) afgestemd met de subsidieontvanger over de voortgang van het subsidieproject. Ook van OV-subsidieprojecten groter dan € 1 miljoen ten behoeve van het programma Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR) is de voortgang inzichtelijk gemaakt.

- Voor een aantal nieuwe INTHR-projecten die al in uitvoering zijn, is nog steeds geen subsidieverleningsbeschikking afgegeven. Dit vanwege een verschil van inzicht over onder andere de subsidiabiliteit van VAT-kosten. Gevolg is dat voor deze projecten bij de MRDH een onderbesteding zichtbaar is terwijl de operationele voortgang van het programma Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer hoger is. Het is belangrijk om de subsidieverleningen voor deze projecten te regelen.

- Voor (verkeer) subsidieprojecten kleiner dan € 1 miljoen is deels tussentijdse monitoring ingericht. Hierdoor is het mogelijk dat bij deze projecten sprake is van meer operationele voortgang dan nu gepresenteerd is in de jaarrekening. Het is belangrijk om ook voor deze projecten tussentijdse monitoring in te richten en de operationele voortgang in de (project)administratie te actualiseren.

- Het tijdig vaststellen van subsidieverantwoordingen door subsidieontvangers aan te sporen tijdig verantwoordingen in te dienen, behoeft blijvende aandacht. Een aantal subsidieverleningen van voorgaande jaren is nog niet vastgesteld doordat subsidieafrekeningen van de betreffende gemeente nog niet zijn ontvangen. Hierdoor blijven mogelijk middelen nog gereserveerd voor oudere projecten.

- De andere concessies zijn tot en met 2022 vastgesteld, met uitzondering van de busconcessies 2018 en 2019 van HTM. Dit heeft per saldo geleid tot een vrijval van € 4 miljoen (in 2022 € 1,6 miljoen).

Liquiditeitsplanning projecten op orde

De liquiditeit van de MRDH is (nagenoeg volledig) benodigd voor de uitvoering van verkeers- en vervoersprojecten in het werkgebied van de MRDH. Deze middelen zijn niet vrij beschikbaar maar moeten binnen de kaders van de Wet BDU verkeer en vervoer worden ingezet. Een middellange termijn en lange termijn liquiditeitsplanning heeft de MRDH beschikbaar om de sturing op de schaarse liquide middelen te ondersteunen.

Begrotingsproces

Uit de jaarstukken 2023 blijkt dat sprake is van een aantal omvangrijke begrotingsonderschrijdingen en -overschrijdingen. Het advies is om tijdig inzicht te verkrijgen in de voortgang van projecten en overige aangelegenheden die de begroting raken en de begroting hierop aan te passen.

Fiscale beheersing op orde

De drie belangrijkste fiscale processen hebben betrekking op de beheersing van de btw-bcf (circa € 45 miljoen), de loonbelasting/sociale premies (circa € 4 miljoen) en op de vennootschapsbelasting (vpb). Deze processen worden voldoende beheerst.

Fraude, integriteit en naleving wet- en regelgeving

Onze werkzaamheden: Focus op uitgaande geldstromen, managementbeïnvloeding en naleving van wet- en regelgeving

Vanuit accountantsoptiek ligt het risico op fraude meer op de uitgaande geldbeweging en op managementbeïnvloeding dan bij de opbrengsten-verantwoording. Bij de controle besteedt de GAD aandacht aan de organisatie van het geldverkeer en aan de wijze waarop verplichtingen (rechtmatig conform verordeningen en interne procedures) tot stand komen en door leveranciers (onder andere toets op prestatieleveringen) en subsidieontvangers worden nageleefd (middels naleving van het door de MRDH vastgestelde M&O-beleid).

Tevens nemen wij actief kennis van mogelijke fraudesignalen en wat de relevantie daarvan voor de controle van de jaarrekening is. De MRDH heeft ons gemeld dat het afgelopen jaar geen sprake is geweest van (vermoedens van) fraude.

Ten overvloede: de accountantscontrole is niet gericht op het opsporen van fraude. De leiding van de MRDH is verantwoordelijk voor het stelsel van interne beheersmaatregelen om het frauderisico te mitigeren.

Beleidsnota fraudepreventie en frauderisicoanalyse opgesteld

Naar aanleiding van onze opmerkingen uit voorgaand jaar heeft de MRDH een beleidsnota fraudepreventie en een frauderisicoanalyse opgesteld en deze door directie in maart 2024 laten vaststellen. De beleidsnota gaat in op de visie van MRDH ten aanzien van fraudepreventie, de definitie van fraude, de interne beheersingsmaatregelingen ter voorkoming van fraude en hoe de frauderisicoanalyse is ingericht op basis van een Plan-Do-Check-Act-cyclus. De frauderisicoanalyse geeft inzicht in de door MRDH onderkende frauderisico's, inclusief een inschatting van kans en impact en getroffen beheersmaatregelen per risico. De frauderisicoanalyse wordt jaarlijks vastgesteld. Dit is een goed startpunt voor de interne beheersing op het gebied van fraude.

In 2024 gaat de MRDH aan de slag met het opstellen van een frauderesponsplan, waarin wordt beschreven hoe de organisatie optreedt in het geval dat fraudegevallen of integriteitsschendingen zich voordoen.

Overige beheersingsmaatregelen ten aanzien van fraude

De MRDH voert systematisch interne controle-onderzoeken uit waarbij de naleving van interne procedures, voorschriften en relevante wet- en regelgeving wordt getoetst en aan de directie wordt gerapporteerd. Bij onze controle nemen wij kennis van deze rapporten.
Het personeelsgerelateerde Fraude- en Integriteitsbeleid is opgenomen in het Personeelshandboek dat op het intranet van de MRDH staat. In het kader van risicovolle functies zijn alle functies als risicovol aangewezen, waardoor voor alle medewerkers ook een VOG nodig is. Integriteit heeft de MRDH op dit moment intern belegd bij de manager bureau strategie en bestuur en voor de uitvoering is een coördinator integriteit aangewezen. De MRDH maakt gebruik van een onafhankelijke vertrouwenspersonen van de Arbo Unie. In het Personeelshandboek is een procedure Reageren op niet-integere zaken opgenomen.

Paragraaf Fraude & integriteit kan nog aan waarde winnen

In de verslaggeving bestaat geen verantwoordingsverplichting over frauderisicobeheersing. De MRDH heeft in de paragraaf Bedrijfsvoering vrijwillig het beleid omtrent fraude en integriteit beschreven, wat positief is. Deze paragraaf kan aan waarde winnen door informatie op te nemen over de belangrijkste onderkende frauderisico's, de risico-inschatting en de beheersing en monitoring hiervan.

Kwaliteit van de jaarstukken

De jaarstukken voldoen aan het BBV, toelichting en analyse van de verschillen zijn toereikend

De jaarstukken van de MRDH zijn overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) opgesteld. De MRDH heeft de jaarstukken voor de wettelijke datum van 30 april 2024 aangeboden aan de deelnemende gemeenten.

Met betrekking tot de toelichtingen is het beeld als volgt:

- Programmarekening: de toelichting is toereikend maar kan verder worden verbeterd door een betere inhoudelijke toelichting te geven over de oorzaken achter vertragingen ten opzichte van de planning, en wat de gevolgen voor de budgetten voor de concessies zijn (gesloten systeem) voor de resterende concessiejaren.

- De toelichtingen op de balans geven goed inzicht in de samenstelling van de balansposten.

- Paragrafen:

    - De paragraaf bedrijfsvoering geeft ook informatie over IT, informatieveiligheid, fraude en integriteit en over de rechtmatigheidsverantwoording. Dit is een goede ontwikkeling.

    - De toelichting over fraude en integriteit kan aan waarde winnen door informatie op te nemen over belangrijkste onderkende frauderisico's, de risico-inschatting en de beheersing en monitoring van de risico's.

    - De andere voorgeschreven BBV-paragrafen geven een goed beeld over financiering, weerstandsvermogen en risicobeheersing, verbonden partijen en onderhoud kapitaalgoederen.

Rechtmatigheid

Inrichting financiële beheer en de financiële organisatie zijn voldoende voor het maken van een getrouwe en rechtmatige verantwoording.

Met ingang van 2023 is de MRDH zelf verplicht om een rechtmatigheidsverantwoording op te stellen en hierin verantwoording af te leggen over de naleving van vigerende wet- en regelgeving bij totstandkoming van baten en lasten en balansmutaties in de jaarrekening. De accountant toetst de getrouwheid van deze verantwoording. Wel brengen wij conform de regelgeving een expliciet rechtmatigheidsoordeel uit over de specifieke uitkeringen (SiSa-regelingen).

De bestedingen van de MRDH worden voor circa 95% gedekt uit de Fonds BDU-uitkering en overige specifieke uitkeringen. Hierover blijft de accountant wel een rechtmatigheidsoordeel uitbrengen. De MRDH dient echter wel eventuele afwijkingen die voortvloeien uit de specifieke uitkeringen in de rechtmatigheidsverantwoording op te nemen.

De voorgeschreven rapportagegrens en verantwoordingsgrens zijn conform de Kadernota Rechtmatigheid 2023 van de commissie BBV door het algemeen bestuur vastgesteld op respectievelijk € 125.000 en 1% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves (€ 5,3 miljoen) in het controleprotocol 2023 van de MRDH.

Als basis voor de rechtmatigheidsverantwoording heeft de MRDH een systematiek van IC-onderzoeken gepland en uitgevoerd. In de onderzoeken is voldoende aandacht besteed aan de rechtmatigheidscriteria, met name het voorwaarden-, begrotings- en misbruik en oneigenlijk gebruik-criterium, die van belang zijn voor een getrouwe en rechtmatige weergave van de rechtmatigheidsverantwoording. Daarnaast heeft de MRDH twee momenten gedurende het boekjaar waarop de begroting wordt aangepast ter verbetering van het inzicht en ter voorkoming van begrotingsonrechtmatigheden.

Getrouwheid van de rechtmatigheidsverantwoording vastgesteld

De rechtmatigheidsverantwoording, conform de modelverantwoording zoals voorgeschreven in de Kadernota rechtmatigheid 2023, is in de jaarrekening 2023 opgenomen. De volgende wet- en regelgevingen zijn in de rechtmatigheidsverantwoording (Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH Jaarrekening 2023) betrokken: Treasurystatuut MRDH, de Financiële verordening, (Europese) aanbestedingsregels, relevante rijksregelgeving (Wet BDU verkeer en vervoer), subsidieverordeningen en personele regelingen. Er zijn geen individuele dan wel cumulatieve afwijkingen boven de verantwoordingsgrens. Geconstateerde afwijkingen groter dan de rapportagegrens zijn in de paragraaf bedrijfsvoering voldoende toegelicht. Het betreft afwijkingen door het niet naleven van één artikel uit de financiële verordening MRDH, niet naleving van aanbestedingsrichtlijnen bij een aantal opdrachten, niet naleving van subsidievoorwaarden bij twee vastgestelde subsidies en enkele begrotingsonderschrijdingen en -overschrijdingen.

Rechtmatigheid

Rechtmatigheid specifieke uitkeringen op orde, verbeterpunten zijn transparant toegelicht

Zoals eerder vermeld worden de bestedingen grotendeels gedekt uit de Fonds BDU-uitkering en overige specifieke uitkeringen. Als gevolg hiervan hebben we de financiële rechtmatigheid gecontroleerd, zoals beschreven in het controleprotocol MRDH 2023. Hierdoor hebben wij ook de rechtmatigheid gecontroleerd van relevante regelingen zoals de Financiële verordening, het Treasurystatuut, personele regelingen en de relevante rijksregelgeving (waaronder Wet BDU verkeer en vervoer en SiSa-regelingen). Uit ons onderzoek blijken de volgende bevindingen ten aanzien van financiële en niet-financiële rechtmatigheid:

- het Treasurystatuut is nageleefd;
- begrotingsoverschrijding van € 0,6 miljoen die niet in het rechtmatigheidsoordeel hoeft te worden betrokken;
- de Financiële verordening is voor één (niet financiële bepaling) artikel niet geheel nageleefd (zie ook jaarrekening hoofdstuk 3.4.5 onderdeel Rechtmatigheid). Betreft het ontbreken van een paragraaf subsidies in de begroting. Deze is vanaf begrotingsjaar 2024 opgenomen in de begroting;
- niet naleven van aanbestedingsregels: vijf opdrachten voor een besteding van € 2,5 miljoen zijn ten onrechte niet Europees aanbesteed. De MRDH heeft deze posten zelf geconstateerd en in de jaarstukken gemeld;
- niet naleven van subsidievoorwaarden: bij twee vastgestelde subsidies met een besteding van € 0,4 miljoen ontbrak de voorgeschreven controleverklaring van een accountant bij de eindverantwoording. De MRDH heeft deze onzekerheid zelf geconstateerd en in de jaarstukken gemeld;
- het niet naleven van de subsidievoorwaarden leidt ook tot een afwijking (fout) in de SiSa-bijlage van € 0,4 miljoen;
- de regels voor de Wet Normering Topinkomens (WNT) zijn door de MRDH nageleefd.

Informatieveiligheid

Geen bijzonderheden over continuïteit, betrouwbaarheid van gegevensverwerking

Bij de verwerking van gegevens maakt de MRDH gebruik van een geautomatiseerd financieel systeem AFAS (een cloud-applicatie), salarissysteem IJK en een netwerkomgeving waarin documenten worden geadministreerd. Daar waar wij bij de jaarrekeningcontrole gebruik maken van deze systemen (vooral AFAS) is ons niet gebleken dat sprake is van bijzonderheden ten aanzien van de betrouwbaarheid en de continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking. Uit doelmatigheidsoverwegingen hebben wij overigens onze controle gegevensgericht uitgevoerd.

Interne beheersing IT: Nog niet voldaan aan de richtlijnen BIO

Ten behoeve van de Informatieveiligheid is het van belang dat de MRDH toereikende maatregelen heeft genomen om de risico's ten aanzien van veiligheid (betrouwbaarheid en continuïteit) van informatie te verkleinen. Daarbij moeten deze maatregelen aansluiten met de uitkomsten van een IT risicoanalyse en dient periodiek te worden gemonitord dat deze maatregelen ook werken en dus effectief zijn. De eisen die voor gemeenten hieraan worden gesteld, zijn vastgelegd in de BIO (Baseline Informatieveiligheid Overheid). Deze baseline biedt een goed referentiekader voor de invulling van IT-security.

De MRDH heeft in het afgelopen jaar stappen gemaakt op het gebied van IT-security. Maar de organisatie is nog niet zover dat zij de naleving van belangrijke IT-beheersmaatregelen goed kan aantonen middels de plan-do-check-act-cyclus. Door de beperkte bezetting van de MRDH op ICT-gebied, moeten er keuzes worden gemaakt en zijn diverse actiepunten doorgeschoven naar de Roadmap 2024.

De MRDH heeft een informatiebeleidsplan vastgesteld voor de periode 2021-2026. Diverse aandachtspunten uit het plan zijn door beperkte personele capaciteit en afhankelijkheid van de gemeente Den Haag voor de technische infrastructuur, naar 2024 en verder doorgeschoven. Ondanks de vertraging heeft de MRDH een aantal actiepunten gerealiseerd. In het jaarverslag in de paragraaf Bedrijfsvoering worden belangrijke bevindingen en toekomstplannen toegelicht:

- het MT heeft besluiten genomen in het kader van beheer, archivering en beveiliging van documenten. Diverse actiepunten, zoals classificeren van documenten, bewaarbeleid e-mails, zijn zo goed als afgerond. De verwachting is dat de overige actiepunten in 2024 worden afgerond.
- Een penetratietest is uitgevoerd. De uitkomsten waren positief, maar er zijn ook meerdere aanbevelingen, die de MRDH de komende periode gaat opvolgen.
- Het proces van kwaliteitssysteem informatiebeheer wordt in 2024 uitgevoerd.
- Een back-up & recovery test is uitgevoerd. Er zijn geen bijzonderheden geconstateerd.

Samengevat, MRDH heeft een aantal actiepunten afgerond, maar moet de komende periode nog inzetten op de nog openstaande actiepunten, zoals beschreven in de Roadmap 2024. Hierbij is het belangrijk dat de noodzakelijke beheersmaatregelen worden ingericht op basis van een risicoanalyse en de (zichtbare) monitoring van de werking van de IT-beheersmaatregelen (plan-do-check-act) toereikend wordt ingevuld.

Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) beperkt risico

De meldplicht datalekken is beperkt van toepassing op de MRDH: niet van toepassing op het primaire proces, maar wél op de ondersteunende processen HRM en Salarisverwerking. De MRDH loopt geen grote risico's.

Vooruitblik 2024 en verder

In dit hoofdstuk benoemen we aantal relevante ontwikkelingen die vanaf het jaar 2024 en verder relevant zijn voor de MRDH:

Duurzaamheid

Duurzaamheid wordt een steeds belangrijker onderwerp binnen de maatschappij, maar ook binnen de overheid. Vanaf 2024 gelden de duurzaamheidsrichtlijnen Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), die grote ondernemingen van openbaar belang verplicht om over hun ESG-beleid te rapporteren. De komende jaren wordt het toepassingsgebied van de richtlijnen stapsgewijs uitgebreid, waardoor het mogelijk is dat deze richtlijn of een equivalent hiervan ook voor overheidsorganisaties wordt geïntroduceerd.

De CSRD vereist dat organisaties ook over informatie in hun waardeketen rapporteren. De richtlijnen zijn weliswaar nog niet van toepassing voor lokale overheden, maar de MRDH kan te maken krijgen met informatieverzoeken van samenwerkingspartners die wel onderworpen zijn aan de CSRD-richtlijnen. *Wij adviseren nogmaals om alvast het gesprek aan te gaan met de samenwerkingspartners over de informatie die ze nodig zullen hebben, zodat de MRDH zich hierop tijdig kan voorbereiden.*

Nieuwe en verwachte notities van de commissie BBV

De commissie Besluit Begroting en Verantwoording heeft de volgende notities uitgebracht of zal die nog uitbrengen. Deze notities zijn relevant voor uw begrotings- en verantwoordingsstukken:

- De herziene notitie Rente gaat met ingang van begrotingsjaar 2025 gelden.
- De herziene notitie Overhead gaat met ingang van begrotingsjaar 2026 voor gemeenschappelijke regelingen gelden, maar mag eerder worden toegepast.

Rechtmatigheidsverantwoording

De Algemene Rekenkamer heeft in februari 2024 kenbaar gemaakt fundamentele bezwaren te hebben tegen de voorgenomen wijzigingen in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) en het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado) naar aanleiding van de invoering van de rechtmatigheidsverantwoording met ingang van 2023. Onderdeel hiervan is ook de wijze waarop de Aanbestedingswet in combinatie met de Gids proportionaliteit in de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV wordt toegepast. Het Rijk en de Algemene Rekenkamer hebben nog geen consensus bereikt over de voorgenomen wijzigingen. De potentiële wijzigingen in beide besluiten en mogelijk de Kadernota rechtmatigheid kunnen van invloed zijn op de intensiteit van de rechtmatigheidstoetsing en de toekomstige verantwoordingen van de MRDH. Het is belangrijk om te bepalen hoe de MRDH hierop kan anticiperen.

Europese cybersecurity wetgeving

Vanaf eind 2024 gaat de Network and Information Security Directive (NIS2) in Nederland gelden. Dit is de nieuwe Europese wetgeving op het gebied van cybersecurity. De wetgeving regelt de cyberbeveiliging en weerbaarheid van essentiële diensten in diverse sectoren, waaronder overheidsorganisaties. Organisaties die onder NIS2 vallen hebben een zorgplicht voor wat betreft het uitvoeren van een risicoanalyse op informatieveiligheid en het nemen van passende maatregelen om op de geïdentificeerde risico's in te spelen. Ook is er sprake van een meldplicht, waarbij incidenten binnen 24 uur bij de toezichthouder moeten worden gemeld. Het belang van het volledig op orde krijgen van de informatieveiligheid van de MRDH wordt hiermee verder benadrukt.

Bijlagen

Controleverschillen

Voor onze oordeelsvorming zijn de goedkeuringstoleranties voor onjuistheden 1% (€ 5,3 miljoen), en voor onzekerheden 3% (€ 16,0 miljoen). Het totaal aan bevindingen is lager dan de goedkeuringstoleranties zodat een goedkeurende controleverklaring is verstrekt. Rapportagewaardige financiële onzekerheden en/of onjuistheden hoger dan € 125.000 (Controleprotocol MRDH 2023) zijn als volgt:

Nr.	Omschrijving	Categorie afwijking	Classificatie afwijking
1	De operationele voortgang van de projecten is gebaseerd op schattingen die van begunstigden zijn ontvangen. Aan schattingen zijn inherente onzekerheden verbonden. Opgemerkt wordt dat schattingsonzekerheden op subsidieprojecten in meerjarig perspectief per saldo geen financieel effect hebben omdat niet meer dan het maximale bedrag uit de subsidiebeschikking wordt uitbetaald. Alleen de jaarschijfbedragen kunnen verschillen ten opzichte van de begroting. De schattings-onzekerheden liggen binnen de tolerantiegrenzen van 3%.	Getrouwheid	Onzekerheid
2	Uit de interne controle is gebleken dat er voor twee vastgestelde subsidies de voorgeschreven controleverklaring van een accountant bij de eindverantwoording ontbrak. Dit betreft een bedrag van € 402.750. In de jaarrekening is dat toegelicht in hoofdstuk 3.4.5 Rechtmatigheid.	Rechtmatigheid	Fout

Bijlagen

SiSa: geen majeure bevindingen

Voor de jaarrekening geldt het principe van Single information en Single audit (SiSa) voor specifieke uitkeringen van het Rijk. Kenmerkend voor SiSa is dat verantwoording aan het Rijk wordt afgelegd via een bijlage bij de jaarrekening. De accountantscontrole van de specifieke uitkeringen is onderdeel van de reguliere controle van de jaarrekeningen, waarbij het Rijk aanvullende eisen stelt.

Wij hebben de verantwoorde SiSa prestaties en bestedingen over 2023, zoals opgenomen in bijlage 1 van de jaarrekening van de MRDH, gecontroleerd. Deze controle is uitgevoerd volgens de daarop betrekking hebbende wet- en regelgeving, zoals gebundeld in de BZK-circulaire SiSa en de definitieve verantwoordingsbijlage. Per regeling geven wij in de volgende tabel aan of, en zo ja welke financiële fouten of onzekerheden zijn geconstateerd.

Bijlagen

		Berichtgeverinformatie				
		Type overheidslaag:	*Gemeenschappelijke regeling*			
		Naam berichtgever:	*Metropoolregio Rotterdam Den Haag*			
		Berichtgevercode:	*050830*			
		Rapportage-periode:	*2023*			
		Deze tabel is in het rapport van bevindingen van de accountant te vinden op pagina:		19		
		Rechtmatigheidsoordeel specifieke uitkeringen (zoals blijkt uit de controleverklaring):		Goedkeurend		
		Strekking controleverklaring getrouwheid gehele jaarrekening:		Goedkeurend		
Fouten en onzekerheden 2023						
Nr	**Volgnr**	**Specifieke uitkering of overig**	**Fout of onzekerheid**	**Financiële omvang in euro's**	**Toelichting fout/onzekerheid**	
E20	1	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021	Fout	€ 402.750	Bij twee vastgestelde subsidies ontbrak de voorgeschreven controleverklaring van een accountant bij de eindverantwoording.	
E20	2	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021	Onzekerheid	€ 0	nvt	
E27A	1	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)	Fout	€ 0	nvt	
E27A	2	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)	Onzekerheid	€ 0	nvt	
E57	1	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022–2024	Fout	€ 0	nvt	
E52	2	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022–2024	Onzekerheid	€ 0	nvt	
E84	1	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023	Fout	€ 0	nvt	
E84	2	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023	Onzekerheid	€ 0	nvt	

Bijlagen

E86	1	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	Fout	€ 0	nvt	
E86	2	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	Onzekerheid	€ 0	nvt	

Bijlagen

Bevestiging Onafhankelijkheid

Wij bevestigen dat onze onafhankelijke positie ten opzichte van de MRDH in overeenstemming met de Nederlandse wettelijke en beroepsvoorschriften is gewaarborgd. Wij zijn van mening dat wij in relatie tot uw organisatie, in overeenstemming met de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance opdrachten (ViO) en van de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), onafhankelijk hebben gefunctioneerd en dat de objectiviteit van onze oordeelsvorming in het afgelopen jaar niet is aangetast:

- Wij hebben geen opdrachten uitgevoerd die onze onafhankelijkheid bedreigen.
- Wij hebben onze naleving van externe normen en ons onafhankelijkheidsbeleid met betrekking tot onze controles in 2023 bewaakt.
- Wij bevestigen dat (tot nu toe) aan onze onafhankelijkheidsvoorschriften is voldaan en blijven voldoen.
- Wij zijn van mening dat onze objectiviteit gedurende het afgelopen jaar niet is aangetast.

Stelsel van waarborgen om onafhankelijke positie te waarborgen

Wij hebben diverse organisatorische maatregelen getroffen om de onafhankelijkheid van de GAD en die van de GAD medewerkers te waarborgen. Deze maatregelen omvatten onder meer:

- Voorschriften en procedures omtrent onafhankelijkheid. Deze voorschriften voor professioneel gedrag op het gebied van kwaliteit en onafhankelijkheid zijn opgenomen in de Gedragscode van de gemeente Den Haag. Deze Gedragscode geldt ook voor iedere medewerker van de GAD en wordt jaarlijks geactualiseerd.
- Jaarlijkse bevestiging van de onafhankelijkheid door alle medewerkers van de GAD.
- Cliënt- en opdrachtacceptatieprocedures, waaronder een beoordeling of er sprake is van mogelijk conflicterende diensten.
- Intern en extern kwaliteitsonderzoek.
- Reviews door externe toetsers die niet bij de opdracht betrokken zijn, ter waarborging van een deugdelijke grondslag/deskundig oordeel.
- Een compliance officer conform artikel 23, eerste lid, van het Besluit toezicht accountantsorganisaties.
- Roulatie van externe accountants op de opdracht.

De opzet en werking van ons stelsel van maatregelen worden periodiek door de externe toezichthouder (de gemeentelijke Rekenkamer) getoetst en het samenwerkingsverband Kwaliteitsonderzoek Overheidsaccountants.

Interne roulatie

Een te grote mate van vertrouwdheid of vertrouwen kan een bedreiging vormen voor de onafhankelijkheid van de accountant wanneer bepaalde leden van het controleteam geregeld en voor lange tijd aan de controle van een organisatie meewerken. Wij beoordelen de bedreiging voor de onafhankelijkheid die kan voortvloeien uit de langdurige betrokkenheid van andere leden van het controleteam bij de controleopdracht. Waar nodig nemen wij maatregelen om de bedreiging weg te nemen.

Persoonlijke, zakelijke of financiële relaties met de MRDH

Wij hebben een evaluatie gemaakt van persoonlijke, zakelijke en financiële relaties tussen de GAD, haar medewerkers en de MRDH die van invloed kunnen zijn op onze onafhankelijkheid. Bij deze evaluatie zijn geen zaken gebleken welke aan u gerapporteerd moeten worden.

Den Haag

GAD/2024.34

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2023

A Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2023 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag te Rotterdam (MRDH) met kenmerk eDocs110010 van 29 april 2024 gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2023 en van het vermogen van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag op 31 december 2023 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

De jaarrekening bestaat uit:

1 het overzicht van baten en lasten over 2023;
2 de balans per 31 december 2023;
3 de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen, waaronder de rechtmatigheidsverantwoording van het Dagelijks Bestuur over de financiële rechtmatigheid van baten, lasten en balansmutaties over 2023 en de verantwoording Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semi publieke sector (WNT);
4 de SiSa-bijlage met de verantwoordingsinformatie over specifieke uitkeringen;
5 de bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het Controleprotocol Wet normering topinkomens (WNT) 2023, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door het Algemeen bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 dat is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van 15 december 2023. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van de MRDH zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).
Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 5,4 miljoen. De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteits-voorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2023. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

Wij zijn met het Algemeen Bestuur overeengekomen dat wij tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 125.000 rapporteren, alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve, SiSa- of WNT-redenen relevant zijn.

Controleaanpak frauderisico's

De GAD maakt zelf een inschatting van de frauderisico's bij de MRDH en vormt zich een beeld over de controlemaatregelen van interne beheersing die de organisatie heeft getroffen om mogelijke fraudes en/of niet naleving van wet- en regelgeving van materieel belang te voorkomen. Daarnaast stellen wij vast of deze maatregelen effectief zijn.

Beleidsplan fraudepreventie en frauderisico-analyse

De MRDH heeft in de paragraaf Bedrijfsvoering vrijwillig informatie opgenomen over de beheersing van frauderisico's. Het managementteam van de MRDH heeft in 2023 een beleidsnotitie Fraudepreventie vastgesteld en een eigen frauderisico-analyse opgesteld. De frauderisicoanalyse is de uitkomst van een analyse van de belangrijkste frauderisico's voor de MRDH. Deze frauderisicoanalyse is opgebouwd uit inschattingen van kans en impact, een inschatting van het overall risico en de mix van aanwezige interne preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen. De risicoanalyse wordt jaarlijks geactualiseerd. Wij hebben bij de totstandkoming kritisch meegelezen.

In het voorjaar 2024 wordt in het verlengde van de beleidsnotitie Fraudepreventie een afzonderlijk frauderesponseplan opgesteld. Dit plan dient als een 'draaiboek' voor de situatie dat de MRDH, ondanks de getroffen beheersingsmaatregelen voor fraudepreventie, toch wordt geconfronteerd met fraude.

De MRDH voert systematisch interne controle-onderzoeken uit waarbij de naleving van interne procedures en voorschriften wordt getoetst en aan de directie wordt gerapporteerd. Bij onze controle nemen wij kennis van deze rapporten.

Onze werkzaamheden gericht op de frauderisico-analyse voor de controle van de jaarrekening

Binnen alle organisaties bestaat het risico van het doorbreken van de interne beheersingsmaatregelen door het management. Dit frauderisico hebben wij in de uitvoering van onze controlewerkzaamheden dan ook geïdentificeerd evenals een frauderisico op de uitgaande geldbeweging. De belangrijkste mogelijkheden voor management manipulatie bevinden zich binnen de handmatige en/of extracomptabele elementen van de controle omgeving, waaronder handmatige journaalposten en de totstandkoming van schattingen. In het kader van onze controle hebben wij aandacht besteed aan de interne processen rondom schattingen en aanvullende detailcontroles uitgevoerd.
Daarnaast hebben wij aandacht besteed aan de organisatie van het geldverkeer en aan de wijze waarop verplichtingen (rechtmatig conform verordeningen en interne procedures) tot stand komen en door subsidie-ontvangers worden nageleefd (middels naleving van het door de MRDH vastgestelde M&O-beleid).

Tijdens de controle van de jaarrekening 2023 zijn geen aanwijzingen van fraude onder onze aandacht gekomen. Er zijn geen gevallen van niet naleving van wet- en regelgeving onder onze aandacht gekomen, met uitzondering van de door de MRDH en ons gerapporteerde rechtmatigheids-bevindingen.

Controleaanpak veronderstellingen inzake financiële risico's in relatie tot de financiële positie
Het begrip van de balans, de risico's en de ontwikkeling van de BDU in meerjarig perspectief in relatie tot het meerjarig Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is van belang om de financiële positie van de MRDH te begrijpen. Hiervoor zijn ook de BBV-paragrafen Weerstandsvermogen en risicobeheersing en Financiering in de jaarstukken van belang.

De toekomst van de MRDH bevat (financiële) onzekerheden over reizigersaantallen voor de OV-concessies, prijsontwikkelingen, krapte op de arbeidsmarkt, de groei van de mobiliteit (wegen en spoor), achterblijvende compensatie voor areaaluitbreiding en voor meertrajecten.
De MRDH heeft maatregelen geïmplementeerd om in meerjarig perspectief de bestuurlijke wensen, de financiële risico's, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU) en de meerjarenbegroting (inclusief IPVa) op elkaar af te stemmen. Daarnaast zijn met de OV-concessiehouders (financiële) afspraken gemaakt. Met deze beheersinstrumenten beheerst het bestuur van de MRDH toereikend de financiële risico's en de effecten daarvan voor de financiële positie en de continuïteit.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd
In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2023 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

B Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie
De jaarstukken omvatten andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat:

- het jaarverslag, zijnde de programmaverantwoording (hoofdstuk 2 onder 'Wat wilden we bereiken' en 'Wat is er voor gedaan'), de paragrafen (hoofdstuk 3), het Voorwoord, hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH, verenigbaar is met de jaarrekening en geen materiele afwijkingen bevat;
- de andere informatie opgenomen in het jaarverslag en/of andere in de jaarstukken opgenomen onderdelen met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

C Verklaring betreffende overige door wet- of regelgeving gestelde vereisten

Ingevolge artikel 213 lid 3 (b) Gemeentewet hebben wij onderzocht of de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen als bedoeld in artikel 17 Financiële-verhoudingswet (hierna: de specifieke uitkeringen) rechtmatig tot stand zijn gekomen. In de jaarrekening is verantwoordingsinformatie opgenomen over deze specifieke uitkeringen (de SiSa-bijlage).

Naar ons oordeel zijn de baten en lasten, alsmede de balansmutaties over 2023 met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - Regeling Informatieverstrekking SiSa.

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen, in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - de Regeling Informatieverstrekking SiSa. In dit kader is het Dagelijks Bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om de naleving van die relevante wet- en regelgeving mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Het is onze verantwoordelijkheid een redelijke mate van zekerheid te krijgen voor ons oordeel ingevolge artikel 213 lid 3 (b) Gemeentewet. Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado) en de Nota Verwachtingen Accountantscontrole 2023, zoals opgenomen in de Nota procedure aanlevering SiSa-verantwoordingsinformatie 2023 in bijlage 2 van de Regeling Informatieverstrekking SiSa. Wij hebben bij de controle van de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen dezelfde materialiteit toegepast als bij de controle van de jaarrekening. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen als gevolg van fouten of fraude niet in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeente;
- het evalueren of de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

D Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het Dagelijks Bestuur en het Algemeen Bestuur voor de jaarrekening

Het Dagelijks Bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het Dagelijks Bestuur is ook verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de MRDH, opgenomen bepalingen, zoals

opgenomen in het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 15 december 2023) en voor het getrouw toelichten van de financiële rechtmatigheid in de jaarrekening.

In dit kader is het Dagelijks Bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het Dagelijks Bestuur de veronderstellingen inzake de financiële risico's in relatie tot de financiële positie onderbouwen en afwegen of de MRDH in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Het Dagelijks Bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de financiële risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

Het Algemeen Bestuur is verantwoordelijk voor het vaststellen van het normenkader voor financiële rechtmatigheid en het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de MRDH.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening
Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, de timing en de omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, de Nota verwachtingen accountantscontrole 2023, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door Algemeen Bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 15 december 2023), het Controleprotocol WNT 2023, ethische voorschriften en de onafhankelijkheids-eisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de MRDH;

- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het Dagelijks Bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door het Dagelijks Bestuur gehanteerde veronderstellingen aanvaardbaar zijn inzake de afweging dat de MRDH in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan omtrent de financiële positie. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen echter van materiële betekenis zijn voor de financiële positie van de MRDH;
- het evalueren van de presentatie, de structuur en de inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de controle van de jaarrekening van de MRDH, rekening houdend met de invloed daarop van de aard en de significantie van de activiteiten van uitvoeringsorganisaties ten behoeve van de MRDH. Op basis hiervan hebben wij de aard en de omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden ten aanzien van deze uitvoeringsorganisaties.

Wij communiceren met het Algemeen Bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en de timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Den Haag, 29 april 2024

Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag
drs. G.L. Vleugels RE RA
accountant



MRDH JAARSTUKKEN 2023

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon: 088-5445100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Website: www.mrdh.nl

Inhoudsopgave

Voorwoord 4

Leeswijzer 5

Deel 1 Jaarverslag 6

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH 7
1.1 Strategie en resultaten 7
1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten 9
1.3 Samenwerking met partners 9
1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming 10

Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording 11
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 11
2.1.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan? 11
2.1.1.1 Opdracht 1 – Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 12
2.1.1.2 Opdracht 3 – Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 21
2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 35
2.1.1.4 Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem 47
2.1.2 Wat heeft het gekost? 50
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 56
2.2.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan? 57
2.2.1.1 Opdracht 1 – Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 57
2.2.1.2 Opdracht 3 – Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 62
2.2.1.3 Opdracht 5 – Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 65
2.2.2 Wat heeft het gekost? 72
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 76
2.3.1 Wat wilden we bereiken en wat hebben ervoor gedaan? 76
2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren 76
2.3.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties 89
2.3.2 Wat heeft het gekost? 92
2.4 Overzicht overhead 100
2.4.1 Wat hebben we gedaan? 100
2.4.2 Wat heeft het gekost? 100

Hoofdstuk 3 Paragrafen 103
3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 103
3.2 Onderhoud kapitaalgoederen 107
3.3 Financiering en treasury 110
3.4 Bedrijfsvoering 115
3.4.1 MRDH-organisatie 115
3.4.2 Bedrijfsvoering 117
3.4.3 Fraude en integriteit 122
3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer 124
3.4.5 Rechtmatigheid 128
3.5 Verbonden partijen 135
3.6 Subsidies 138
3.7 OV na corona 139
3.8 Wet open overheid (Woo) 139

Deel 2 Jaarrekening 140

Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten 141
4.1 Overzicht van baten en lasten per programma 141
4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten 143
4.2.1 Analyse afwijkingen 143
4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten 143
4.2.3 Overzicht van baten en lasten 2023 per taakveld 145
4.2.4 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves 146
4.2.5 WNT gegevens 146

Hoofdstuk 5 Balans 2023 148
5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling 150
5.2 Toelichting op de balans 154
5.3 Niet uit de balans blijkende verplichtingen 171
5.4 Rechtmatigheidsverantwoording 172

Deel 3 Overige gegevens 174

Hoofdstuk 6 Besluit 175

Bijlage 1 Verantwoording 2023 conform SiSa 177
Bijlage 2 Controleverklaring 198
Bijlage 3 Samenstelling bestuursorganen MRDH 2023 (per 31-12-2023) 204

Voorwoord

De 21 gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werken samen aan het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Een prestigieuze ambitie met uiteraard financiële consequenties. De jaarstukken 2023 laten de financiële situatie van deze samenwerking zien.

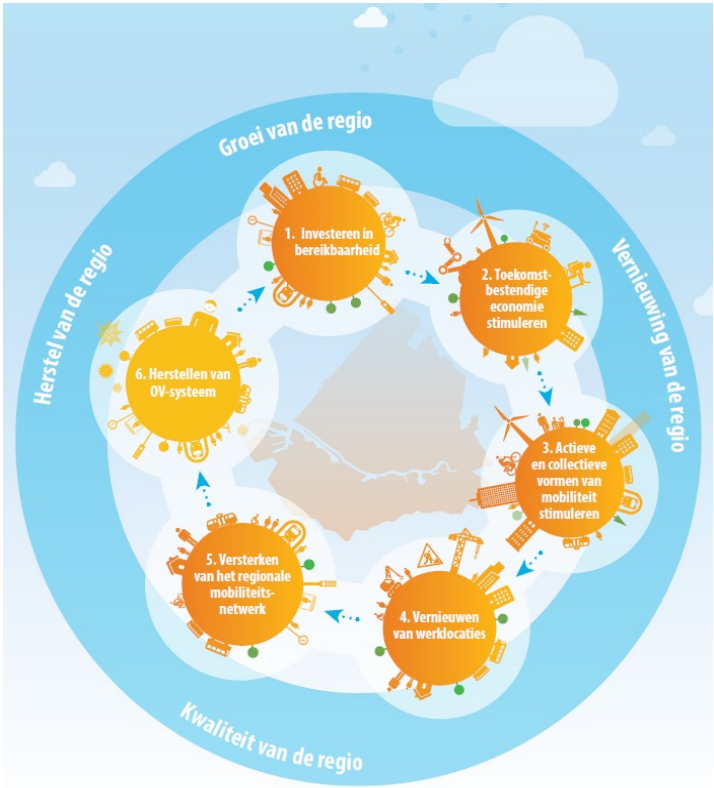
Vier belangrijke opgaven

In 2023 stelden de samenwerkende gemeenten een Strategische Agenda met vier opgaven en zes opdrachten vast. Groei, Vernieuwing, Kwaliteit en Herstel; dat zijn de opgaven die de aankomende vier jaar centraal staan. De handen moeten dus uit de mouwen. Dat betekent investeren in bereikbaarheid en werken aan toekomstbestendige economie. Enerzijds actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren, anderzijds werklocaties vernieuwen. Het regionale mobiliteitsnetwerk wordt versterkt en in 2023 is er hard gewerkt aan een gezonde basis voor het OV.

Ons doel is om meer welvaart en welzijn te realiseren voor de mensen die hier nu en in de toekomst wonen, werken en recreëren. Met visie, inzet en geld realiseren we een aantrekkelijk regio en een goede toekomst voor de inwoners van de metropoolregio.

Met elkaar, voor elkaar

In deze jaarstukken laten de samenwerkende gemeenten zien welke middelen werden ingezet om economische groei te bewerkstellingen en de bereikbaarheid te verbeteren. De 21 gemeenten blijven zich hier sterk voor maken, samen met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen. Met elkaar, voor elkaar.



Jan van Zanen en Ahmed Aboutaleb

Voorzitters Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Leeswijzer

Dit zijn de jaarstukken 2023 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording[1] (BBV) bestaan de jaarstukken uit een jaarverslag (deel 1), een jaarrekening (deel 2) en overige gegevens (deel 3).

Jaarverslag

Het jaarverslag bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 gaat in op de integrale ambitie en activiteiten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag met daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale jaarrekening.
Hoofdstuk 2 betreft de programmaverantwoording van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat en de verantwoording van de overhead.
Hoofdstuk 3 gaat onder meer in op de verplichte paragrafen.

Jaarrekening

De jaarrekening toont het overzicht van baten en lasten (hoofdstuk 4) en de balans (hoofdstuk 5).

Overige gegevens

De overige gegevens bevat het besluit tot vaststelling en andere bijlages.

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.



Deel 1

JAARVERSLAG

Hoofdstuk 1

SAMENHANG EN OPBOUW JAARSTUKKEN MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 21 gemeenten en kreeg als verlengd lokaal bestuur vanuit de rijksoverheid de status van vervoerregio. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

Verkeer en vervoer

Zo formuleert de MRDH het regionaal verkeer- en vervoersbeleid, om daarmee het economisch vestigingsklimaat te versterken. Ook is de MRDH opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag. Daarvoor verlenen we concessies aan vervoerbedrijven. Daarnaast verstrekt de MRDH subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten en voor beheer, onderhoud en vervanging van OV-infrastructuur. Ze bevordert tevens innovatieve mobiliteitsoplossingen. Hiervoor ontvangen we rechtstreeks middelen van het Rijk.

Economisch vestigingsklimaat

Verder werkt de MRDH aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag. Dat doen we op het gebied van werklocaties (bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden), economische vernieuwing (fieldlabs, startups), versterken mkb en de aansluiting tussen het onderwijs en de arbeidsmarkt. We ontvangen hiervoor een bijdrage van de 21 gemeenten.

De Jaarstukken 2023 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormen een integrale verantwoording van de samenwerking, met daarin zowel de programma's voor verkeer en vervoer als een programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Op 8 juli 2022 stelde het algemeen bestuur de Begroting 2023 vast. Deze begroting is in het verslagjaar tweemaal bijgesteld. Het algemeen bestuur nam op 7 juli 2023 een besluit over de eerste Bestuursrapportage MRDH 2023, met aangepaste resultaten en activiteiten conform de in 2023 vastgestelde Strategische Agenda 2023-2026, inclusief een financiële

begrotingswijziging. De tweede begrotingswijziging 2023, opgenomen in de tweede Bestuursrapportage 2023, stelde het algemeen bestuur op 15 december 2023 vast.

1.1 Strategie en resultaten

Waar doen we het voor?

De economische kracht van landen is steeds sterker afhankelijk van het succes van stedelijke regio's. Innovatie, nieuwe werkgelegenheid, de grote woningbouwopgave en duurzaamheid; de uitdagingen en oplossingen voor maatschappelijke opgaven liggen in toenemende mate in stedelijke regio's. Dit is een wereldwijde trend. Concurrentie vindt steeds minder plaats tussen steden binnen landen, maar juist op internationale schaal tussen metropoolregio's. Dit geldt zeker voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag: op wereldniveau bescheiden in omvang, maar wél een van de meest complete regio's ter wereld. De afgelopen jaren zijn de diverse gemeenten in de metropoolregio meer met elkaar verbonden geraakt. Hierdoor is het economisch vestigingsklimaat versterkt en worden de economische kansen van de mensen die hier wonen en werken vergroot, en versterken we de agglomeratiekracht van de regio. Ook de komende jaren zullen de gemeenten in de metropoolregio met elkaar samen blijven werken om invulling te geven aan deze grote opgaven en uitdagingen.

Vernieuwen economie, verbeteren bereikbaarheid

Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is daarom belangrijk om met focus de regie te pakken op het versterken van de economie. Hoe stimuleer je werkgelegenheid, zodat ervaren werknemers en jong talent kunnen meekomen? En hoe bezorgen we ondernemers een goede uitgangspositie? Zo vraagt innovatie in het mkb om serieuze aandacht. Hoe zorgen we voor voldoende ruimte voor bedrijven in onze regio? Hoe zorgen we voor een betere match tussen de arbeidsmarkt en het onderwijs? Het zijn vragen die een antwoord kregen in de vernieuwde Strategische Agenda van de MRDH die in 2023 werd vastgesteld. De Strategische Agenda is het koersdocument dat leidend is in de samenwerking van de 21 gemeenten die de metropoolregio vormen.

Unieke positie

Wat betreft het verbeteren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie als vervoersautoriteit. De MRDH gaat over het toekennen van de regionale OV-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur. De 21 gemeenten bepalen gezamenlijk met de regionale en nationale partners de investeringen in bereikbaarheid van de regio. In de stedelijke gebieden wordt vooral ingezet op hoogwaardige OV- en betere fietsverbindingen. Zo benutten we de schaarse stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. Op die manier levert de MRDH een bijdrage aan het faciliteren van de grote verstedelijkingsopgave in de metropoolregio.
In de minder dichtbevolkte delen van de regio is een groot OV-aanbod niet altijd de beste oplossing. De fiets en een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vragen daar extra aandacht. Maar ook maatwerkvervoer kan uitkomst bieden. En wat alle inzet met de verschillende modaliteiten verbindt: we zetten in op duurzaam vervoer en veilig verkeer.

1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten

Vanuit de eigen taken en bevoegdheden werkt de MRDH met al zijn partners aan de gezamenlijke uitdagingen. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid is de MRDH vaak leidend via de vaststelling van beleidskaders, daarop aansluitende subsidieregels en concessieverlening in het openbaar vervoer. De MRDH heeft hier wettelijk toegekende taken en een eigenstandige positie. Het vernieuwen van de regionale economie gebeurt in samenwerking tussen de 21 gemeenten, kennisinstellingen en bedrijven. Daarbij zijn de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en InnovationQuarter (IQ) belangrijke partners. Ook biedt de MRDH een platform voor afstemming op het gebied van werklocaties en andere ruimtelijk-economische vraagstukken.

'Om de ambitites te realiseren is samenwerking noodzakelijk'

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. Er is een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur, waarin voornamelijk burgemeesters van de 21 gemeenten zitting hebben. Daarnaast zijn er bestuurscommissies, voor Verkeer & Vervoer en voor Economisch Vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 21 gemeenten zitting hebben. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de adviescommissies voor Verkeer & Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat, alsmede de Rekeningcommissie. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2023. De samenwerkende gemeenten worden ondersteund door de MRDH-organisatie, gevestigd aan de Westersingel te Rotterdam.

De Wet normering topinkomens (WNT) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de (semi)publieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2023: € 223.000 (2022: € 216.000). In overeenstemming met de WNT, ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-algemeen directeur, leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, leden van de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) van de MRDH vermeld in paragraaf 4.2.4 WNT-gegevens.

Betrokkenheid gemeenteraden

De gemeenteraden hebben een belangrijke positie binnen de MRDH-samenwerking. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en in de Rekeningcommissie. De gemeenteraden zijn tevens betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH benoemd staan. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden. In 2023 is de zienswijzeprocedure doorlopen voor de Begroting 2024 en is de zienswijzeprocedure voor de nieuwe Strategische Agenda afgerond.

1.3 Samenwerking met partners

Naast het bundelen van de kracht van de 21 gemeenten is samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's zoals Drechtsteden en Leiden, de provincie Zuid-Holland en het Rijk noodzakelijk om de ambities te realiseren. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt vanaf de start nauw samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere overheden, bijvoorbeeld in de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Samenwerking met omliggende regio's en de andere partners vindt plaats zowel bij de strategische trajecten als bij de uitvoering van concrete activiteiten.

Op landelijk niveau werkt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samen met de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Eindhoven en de Groene Metropoolregio (Arnhem-Nijmegen). De MRDH neemt verder deel aan het DOVA (de samenwerking van de twaalf provincies en twee vervoerregio's over openbaar vervoer), het Fietsberaad, het

Nationaal Dataportaal Wegverkeer, de Verstedelijkingsalliantie, de Nationale Databank Openbaar Vervoer en aan activiteiten van het landelijk kenniscentrum CROW/KpVV.

Verder neemt een regionale delegatie deel aan het jaarlijks bestuurlijk overleg van de Zuidelijke Randstad met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Op internationaal niveau werken we onder meer samen met de OESO en participeren we in Europese netwerken, zoals EMTA en projecten.

1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2023 wordt afgesloten met een voordelig gerealiseerd saldo van baten en lasten van € 1.577.573.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 7 juli respectievelijk 15 december 2023 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de tweede begrotingswijziging besloot het algemeen bestuur om € 3.280.568 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen en € 1.327.027 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV). De dotatie aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen is voor € 2 miljoen gerealiseerd, waarmee de reserve op het juiste niveau is gebracht. De onttrekking aan de Egalisatiereserve EV is conform begroting gerealiseerd.

Na de mutaties in de reserves bedraagt het nog te bestemmen resultaat € 904.779. Dit resultaat heeft betrekking op het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Resultaatbestemming

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om:

1. een bedrag van € 204.036 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2023 aan te vullen;
2. een bedrag van € 289.806 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen één jaar een concrete bestemming voorstelt;
3. een bedrag van € 410.937 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen twee jaar een concrete bestemming voorstelt.

Hoofdstuk 2

PROGRAMMA-VERANTWOORDING

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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.

2.1.1 Wat wilden we bereiken?

De voortgang van de in de Begroting 2023 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

2.1.1.1 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.

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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Planuitwerking met als resultaat een projectbeslissing voor het MIRT-project Bereikbaarheid CID-Binckhorst, het MIRT-project Stadsbrug, HOV en station Stadionpark en de regionale planstudie Algeracorridor.	Conform planning zijn in 2023 bestuursovereenkomsten vastgesteld op basis van de financiële afspraken in het BO MIRT van 2022 voor het voorkeursalternatief in genoemde MIRT-projecten. Op basis hiervan kan de planning- en studiefase (voorheen planuitwerkingsfase genoemd) starten in 2024 als opmaat naar een projectbeslissing.
Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam.	Voor Westland is gestart met het herijken van de Gebiedsuitwerking Westland. Dit is de opmaat voor het uitwerken van een geactualiseerd maatregelenpakket dat uiteindelijk moet bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Westland. Samen met de andere partners stelden we een voortgangsmonitor op, waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) wordt gevolgd. Samen met EBS en Havenbedrijf zijn studies uitgevoerd naar verbetering van het openbaar vervoer van/naar Voorne-Putten en de Haven Rotterdam na de ingebruikname van de Maasdeltatunnel. Daarnaast diende het waterschap een subsidieaanvraag in voor het verbeteren van de fietsroute Spijkenisse-Hellevoetsluis. Bovengenoemde projecten moeten leiden tot een verbetering van de OV- en fietsbereikbaarheid van Voorne-Putten en Haven Rotterdam.

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam en Westland.	De verkenning HOV Leiden-Zoetermeer (LeiZo) is nog gaande en moet uitwijzen welke variant op welke wijze gaat bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van de MRDH. Op basis van de verkenning wordt een voorkeursvariant gekozen. De vervoersstudie Zoetermeer-Rotterdam is opgesteld, de afronding wordt in 2024 verwacht. Tot slot is de verdiepende verkenning HOV Westland gestart.
Verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Oude Lijn (voorheen Viersporigheid Leiden-Dordrecht) en Knooppunten.	De uitwerkingen, onderzoeken en inbreng van de omgeving brengt de beslisinformatie in beeld op basis waarvan een eerste trechtering wordt gemaakt naar kansrijke alternatieve (verwachting eind 2024). Vervolgens levert de analyse van de kansrijke alternatieven input voor het besluit over de voorkeursbeslissing (verwachting eind 2025).
Samen met partners invulling geven aan de herijking van het programma MoVe.	De MRDH draagt actief bij aan de programmasturing en leverde inhoudelijk inbreng in de herijking van het programma. Daarnaast hebben we een vertegenwoordigende rol richting de 21 gemeenten.

Wat deden we daarvoor?

± Niet afgerond (in 2023). ✓ Gerealiseerd.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Programma MoVe herijken samen met betrokken partners.	✓	In 2023 is het Gebiedsprogramma MoVe herijkt. Afgesproken is om de realisatie van MoVe-projecten te bewaken en daarnaast te werken aan een regionale multimodale strategie (vertaald naar concrete bereikbaarheidsmaatregelen), gericht op de investeringsopgaven op langere termijn voor het bereikbaar houden van de Zuidelijk Randstad. Het gezamenlijk vertrekpunt voor een langetermijnstrategie voor wegen, fiets en logistiek is gereed.
Voor MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst meewerken aan: • planuitwerking voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming; • een bestuursovereenkomst sluiten tussen de opdrachtgevende partijen; • studie naar de lijnvoering in de omliggende gemeenten in relatie tot de nieuwe tramverbinding.	✓	In november 2023 is de Bestuursovereenkomst tussen de zeven opdrachtgevers getekend, nadat de bestuurscommissie in juni 2023 hierover had besloten. Die maand startte ook de planning- en studiefase. De MRDH is mede-opdrachtgever. De scope van het onderzoek naar de (tram)lijnvoering rondom de Binckhorst stelden de betrokken gemeenten vast op 15 november 2023.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Voor MIRT-verkenning Stadsbrug, HOV en station Stadionpark (voorheen Oeververbinding & OV) meewerken aan: • de herziening van de omgevingsvisies, inclusief zienswijzeprocedure; • het opstellen en sluiten van de bestuursovereenkomst; • de voorbereiding ('kwartiermaken') en het opstarten van de planuitwerkingen voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een nieuwe oeververbinding en het treinstation Stadionpark; • de langetermijnstudie HOV Maastunnel na de realisatie van de kortetermijnmaatregelen (zie ook OV ontwikkelprogramma regio Rotterdam).	±	De gemeente Rotterdam stelde in december 2023 de omgevingsvisie Oostflank vast. De daaruit voortvloeiende bestuursovereenkomst is in januari 2024 ondertekend door MRDH, gemeente Rotterdam en het Rijk. De voorbereidingen voor de start van de planning- en studiefase zijn opgestart, waardoor we in het tweede kwartaal van 2024 kunnen starten onder aanvoering van een aan te stellen projectdirecteur.
Voor de regionale planstudie Algeracorridor meewerken aan: • het opstellen en sluiten van de bestuursovereenkomst; • de voorbereiding ('kwartiermaken') en het opstarten van de planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor. Daarnaast onderzoeken we op verkenningenniveau een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en de optimalisaties aan de bestaande fietsroute	✓	Er is een bestuursovereenkomst voor de verbetering van de doorstroming op de Algeracorridor vastgesteld in de bestuurscommissie
Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de spoorlijn Leiden-Dordrecht en knopen, met onder meer de stations Laan van NOI en Schiedam Centrum. Toewerken naar een selectie van eerste kansrijke alternatieven richting eind 2024, met voorstel voorkeursalternatief eind 2025.	✓	De MIRT-verkenning Oude Lijn verloopt conform planning. De projectorganisatie is opgezet, de ingenieursdiensten zijn aanbesteed en de onderzoeken naar mogelijke bouwstenen en alternatieven zijn opgestart. In december 2024 wordt een besluit genomen over de kansrijke alternatieven voor zowel de stations als de inpassing van de viersporigheid.
In samenwerking met de gemeenten en provincie Zuid-Holland komen tot een planuitwerking van een hoogwaardige verbinding Leiden– Zoetermeer. Doel is een betrouwbare, snelle verbinding.	✓	In 2023 werkte de MRDH, in samenwerking met de gemeenten en de provincie Zuid-Holland, aan een verkenning voor de hoogwaardige verbinding Leiden Zoetermeer (een opwaardering voor buslijn 400 van de Provincie). In Q2 2024 vindt besluitvorming plaats over de verkenning om door te gaan naar de planuitwerking.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Nader uitwerken van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam, in samenhang met de diverse andere onderdelen van het programma MOVV (Metropolitaan OV en Verstedelijking).	±	In 2023 is er geen initiatief geweest vanuit gemeenten en regio om dit perspectief nader uit te werken. Betrokken partijen zijn in 2023 met elkaar in gesprek gegaan over de ruimtelijke invulling van het gebied rondom station Lansingerland-Zoetermeer. De uitkomsten van dit gesprek zijn nodig om de OV-ontwikkelstrategie verder uit te werken.
Verkenning afronden en opvolging geven aan een verbetering van het OV in relatie tot de economische (campus)ontwikkeling, gerelateerd aan de gebiedsuitwerking Westland (Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland).	±	Er is in 2023 gestart met een verdiepende verkenning naar de mogelijkheden van een HOV-verbinding door Westland. Deze verkenning loopt door in 2024.
Start pre-verkenning middendeel ZuidWestlandcorridor (Den Haag).	✓	De studie loopt volgens planning. Medio 2024 worden de resultaten van de studie voorgelegd aan de bestuurscommissie.



Metropolitaan fietsen in de regio

Met meer fietsers op de weg verbeter je de bereikbaarheid van de regio, verminder je de CO_2-uitstoot en bevorder je de gezondheid van de inwoners. Daarom realiseren de 21 gemeenten zo'n 100 km aan metropolitane fietsroutes: hoogwaardige nieuwe of verbeterde routes tussen woon- en werklocaties in de regio. Hoogwaardig staat voor routes met diverse kwaliteitskenmerken. Denk aan brede, veilige fietspaden, kruisingen waarbij de fietser zoveel mogelijk voorrang krijgt, goede verlichting en goede bewegwijzering.

TWEE BELANGRIJKE ROUTES

In 2023 besloten de gemeenten Rotterdam, Ridderkerk en Capelle a/d IJssel, samen met het waterschap Hollandse Delta, om het noordelijke gedeelte van de route tussen Rotterdam en Dordrecht aan te leggen: 15 km dat in 2028 gereed moet zijn. De investering is € 37,2 miljoen. De resterende 17 km naar Dordrecht staat later op de planning. Ook startten Delft, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en Rotterdam met de verbetering van de route tussen de stations Delft en Rotterdam Alexander (20 km). Fietsend kom je zo ook langs recreatiegebieden en diverse werklocaties, zoals TU Delft Campus en Rotterdam The Hague Airport. Per traject betaalt de MRDH maximaal 70 procent van de kosten voor aanleg of verbetering.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Verdiepende verkenning HOV Westland (zuidelijk deel ZuidWestlandcorridor).	±	De verdiepende verkenning loopt. We verwachten de afronding in juni 2024. De uitkomsten van deze verkenning en een eventueel voorstel tot vervolg worden aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit voorgelegd.
Starten met het herijken van de Gebiedsuitwerking Westland.	✓	Er is met de herijking van de gebiedsuitwerking gestart op basis van bestuurlijk vastgestelde ruimtelijke en economische uitgangspunten. Op basis van een plan startte een adviesbureau met de verkeersberekeningen als opmaat naar een op te stellen maatregelenpakket dat de bereikbaarheid van de Greenport in de toekomst borgt.
Afronden van de verkenningen naar de Metropolitane Fietsroutes (MFR) Naaldwijk - Delft, Naaldwijk - Den Haag HS en Naaldwijk - Den Haag CS, met de keuze van een voorkeurstracé en het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst (SOK).	±	Voor de route Naaldwijk -Delft is een verdiepend onderzoek opgestart met oog op de vast te leggen afspraken over het beoogde voorkeurstracé. De verkenning naar de route Naaldwijk-Den Haag CS is getemporiseerd vanwege complexe inpassingsvraagstukken. In de verkenning van Naaldwijk-Den Haag HS wordt op dit moment, op verzoek van de gemeente Den Haag, extra onderzoek gedaan naar een alternatief tracé op een deel van de route in Den Haag Zuidwest. Voor deze drie routes is nog geen samenwerkingsovereenkomst getekend. Besluitvorming in dit kader is, afhankelijk van uitkomsten van onderzoek, voorzien in het najaar van 2024.

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 voor deze opgave aanvullende financiering van het Rijk aan te trekken. De wegbeheerders voeren de verbeteringen van de fietspaden uit en zijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Realiseren van 800 km verbeterd regionaal fietspad.	In 2023 actualiseerde de Bestuurscommissie het regionaal basisnetwerk fiets. In 2023 leverden de gemeenten vijftien fietsprojecten op met een gezamenlijke lengte van circa 30 km. Er zijn in 2023 elf nieuwe subsidies verstrekt voor fietsprojecten. Gezien de doorlooptijd van subsidieaanvraag tot start werkzaamheden is daarvoor nog geen start van de uitvoering geweest.
Realiseren van 90.000 extra fietsparkeerplaatsen (bij OV-knooppunten).	In 2023 is de bewaakte fietsenstalling bij metrostation Kralingse Zoom in gebruik genomen met 290 extra fietsparkeerplaatsen.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Opstellen van de regionale fietsagenda en daaruit voortvloeiend uitvoeringsprogramma.	±	Het opstellen van de fietsagenda is opgeschort wegens het uitblijven van zicht op afspraken over rijksbijdragen. Hiertoe is een lobbystrategie opgestart.
Voorbereiden op het maken van jaarlijks afspraken met het Rijk over projecten die in aanmerking komen voor een financiële bijdrage.	✓	We werkten mee aan de opstelling van een landelijk beoordelingskader voor projecten in de Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF).
Lobby voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk vanuit het Rijk.	✓	Via het netwerk van Tour de Force droegen we bij aan de lobby voor een Rijksbijdrage. Medio 2023 maakte de staatssecretaris een bescheiden, maar structureel budget vrij voor doorfietsroutes.

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden

Doel is om met actieve en collectieve vormen van mobiliteit de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van onze regio te versterken. Onderzoeken voor welke recreatie- en natuurgebieden een verbeterde bereikbaarheid gewenst is. 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Onderzoek en een aanpak voor de verbetering van de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio.	Het opstellen van een startnotitie, de voorbereiding van een uitvraag voor extern advies en deelname aan het project Groene OV-haltes zijn de eerste stappen om te komen tot onderzoek, advies en aanpak naar verbetering van bereikbaarheid recreatie- en natuurgebieden.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Onderzoek doen naar de bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden met fiets en OV.	✓	De startnotitie is vastgesteld na afstemming met gemeenten en provincie Zuid-Holland. De voorbereiding van de uitvraag voor het in beeld brengen van de huidige situatie van de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in het MRDH-gebied is uitgevoerd. De contractering van de opdracht is voorzien in het eerste kwartaal van 2024.
Verkennen van de haalbaarheid van het concept van Groene OV-haltes.	✓	Uit de verkenning blijkt dat het concept haalbaar lijkt. Het vervolg is het starten van een pilot om te leren uit de praktijk.
Opstellen van een kansenkaart Fiets Midden-Delfland.	±	Eerste gesprekken met de gemeente Midden-Delfland over een kansenkaart Fiets worden in het tweede kwartaal van 2024 gevoerd. Als gevolg van ontbreken van ambtelijke capaciteit is dit in 2023 niet opgestart.

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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.	We participeerden in het overleg van de partners rond de Hoekse Lijn. We adviseerden over bijvoorbeeld Park&Ride rondom de stations en programmering van wonen en werken. We stimuleerden kennisuitwisseling en transit orientated development.
Uitwerking voor de verbetering van de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.	In het uitvoeringsprogramma Economisch Vestigingsklimaat 2024 is opgenomen dat in het eerste kwartaal van 2024 een voorstel wordt gedaan voor meer samenwerking op de thema's bereikbaarheid en campussen/ werklocaties. Daarnaast onderzoeken we in 2024 voor de mobiliteitsvisie voor welke economische locaties de bereikbaarheid wordt verbeterd (naast de tien economische toplocaties uit de Strategische Agenda).

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Ondersteuning bieden aan de Verstedelijkingsalliantie met focus op een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid. We ondersteunen, waar zinvol, onze partners bij het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.	✓	We namen in 2023 deel aan overleggen met de Verstedelijkingsalliantie en hebben daar een adviserende rol. Vanuit die insteek is een bijdrage geleverd aan het organiseren van diverse themabijeenkomsten om kennis over gebiedsontwikkeling in relatie tot economie en bereikbaarheid breder te delen met gemeenten buiten de Verstedelijkingsalliantie.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde Verstedelijkingsalliantie aan gemeenten die vergelijkbare locaties (verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.	✓	We namen deel aan bijeenkomsten van bijvoorbeeld de Hoekse Lijn partners. Daarnaast zijn er voor gemeenten sessies georganiseerd over first en last mile-oplossingen.
Afronden van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn (adaptieve ontwikkelstrategie) in het kader van het gebiedsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) en starten van eventuele vervolgacties.	✓	De langetermijnstrategie voor wegen is gereed. Deze wegenstrategie wordt gebruikt om te komen tot een multimodale strategie en uitvoeringsagenda van Rijk en regio voor de Zuidelijke Randstad die in 2025 gereed moet zijn.
Ondersteuning bieden aan gemeenten met overige verstedelijkingsopgaven vanuit de verantwoordelijkheden van de MRDH op het gebied van mobiliteit en economisch vestigingsklimaat.	✓	We ondersteunden en adviseerden gemeenten bij verstedelijkingsopgaven. In 2023 gaf de Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat een bijdrage voor het Innovation District Delft en stuurde ze een ondersteuningsbrief voor de samenwerkingsovereenkomst over het Innovation District Delft. Daarnaast zijn we actief betrokken bij de ontwikkellocatie Bleizo West.
Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.	✓	We participeerden in meerdere knooppuntenontwikkelingen waarbij het regionale beleid en kennis worden gedeeld. Daarnaast zijn we in gesprek met het Rijk over de landelijke aanpak Mobiliteitstransitie.
Adviseren bij ruimtelijke tafels waar mobiliteit en verstedelijking onderwerp van gesprek is.	✓	We leverden een actieve bijdrage bij de Novex-trajecten en bij het ruimtelijk voorstel van de provincie Zuid-Holland. Voor het ruimtelijk voorstel is ingesproken bij de Statencommissie.

2.1.1.2 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 gebruikmaken 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.

Programma metropolitane fietsroutes (MFR)

Het programma helpt om hoogwaardige, regionale fietsroutes te realiseren om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer te stimuleren. Bij deze realisatie helpen we de individuele gemeenten bij het opstellen van een voorkeurstracé, een schetsontwerp en een 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Circa 100 km metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.	Er zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten voor vier routes. Met het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst Ridderkerk-Rotterdam in 2023 is daarmee in totaal 80km vastgelegd in bestuurlijke afspraken, waarvan er 65km voor maart 2026 gerealiseerd wordt.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Afronden verkenningsfase en ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst (SOK) van routes Den Haag-Pijnacker, Naaldwijk-Delft, Naaldwijk-Den Haag HS, Naaldwijk-Den Haag CS en (Dordrecht) Ridderkerk-Rotterdam, waarbij we maatwerkafspraken maken voor complexe schakels.	±	Voor de route Ridderkerk-Rotterdam is de SOK in juli 2023 getekend. Maatwerkafspraken voor complexe schakels worden voorbereid in 2024. Voor de route Den Haag-Pijnacker is nog geen SOK getekend. Besluitvorming over deze route hangt af van de uitkomsten van aanvullend onderzoek, inclusief een participatietraject rond de complexe schakel de Nieuwe Tolbrug. De SOK voor de routes Naaldwijk-Delft en Naaldwijk-Den Haag HS zijn nog niet getekend, omdat er verdiepend onderzoek nodig is op enkele tracédelen en omdat uitwerking van maatwerkafspraken nodig is voor complexe schakels op de routes. Ondertekening van de SOK voor deze routes staat gepland in het najaar van 2024. Voor de route Naaldwijk-Den Haag CS is besloten deze te temporiseren in verband met complexe inpassingsvraagstukken.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Planuitwerking route Westland-Rotterdam.	✓	Uitwerking van de route verloopt volgens planning. Maatwerkafspraken voor complexe schakels worden in het tweede kwartaal van 2024 gemaakt.
Het opstellen van en uitvoering geven aan een communicatieplan 2023 voor verdere profilering, binnen en buiten het werkgebied, van het metropolitane fietsprogramma.	✓	Er is een communicatieplan voor 2023 opgesteld en een van de communicatieactiviteiten uit dat plan was dat de MRDH keynote spreker was bij Velocity in Leipzig (mei 2023).
Het ontwikkelen van een monitoringsmethodiek rondom het gebruik van metropolitane fietsroutes mede in relatie tot benodigde investeringen.	✓	Het MFR-programma heeft zich aangesloten bij de landelijk ontwikkelde monitoringsmethodiek van Tour de Force voor doorfietsroutes. Resultaten worden verwacht in 2024.
Invulling geven aan programmamanagement door het ondersteunen in de samenwerking tussen gemeenten en wegbeheerders tijdens de planuitwerkingsfase (door monitoren voortgang en borgen van kwaliteit).	✓	Voor de routes die zich in de planstudiefase bevinden, is ondersteuning geboden door één of twee keer per jaar een ambtelijke stuurgroep en bestuurlijk overleg te organiseren om voortgang en planning te bespreken. Daarnaast zette de MRDH zich in 2023 in als trekker voor het maken van maatwerkafspraken voor complexe schakels. Dit zetten we voort in 2024.
Uitvoeren van de evaluatie van het programma metropolitane fietsroutes.	✓	Het evaluatierapport is opgeleverd in oktober 2023. Behandeling is voorzien in de BcVa in januari en februari 2024.

Smart mobility, MaaS en programma AVLM

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

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.	Met de MRDH-gemeenten delen we gevraagd en ongevraagd kennis die in andere regio's is opgedaan. Dat doen we in gemeentelijke projecten, in regionale overleggen en bij vervoerders. De eigen opgedane kennis wordt gedeeld via landelijke platforms, zoals het kennisplatform verkeer en vervoer.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Verder werken aan de zes projecten op het gebied van innovatie en nieuwe technologie: 1. afronding AVLM programma; 2. pilot iVRI in relatie tot de tram; 3. deelnemen aan summalab, xcarcity; 4. praktische innovaties voor reizigers uit de InnOVatieroute; 5. proef bij Station Lansingerland-Zoetermeer ter vervanging van een buslijn. Probeeracties vanuit de gebiedsaanpakken of duurzame mobiliteit.	±	1. Binckhorst: de haalbaarheidsstudie automatisch vervoer is afgerond, realisatie is niet haalbaar gebleken. Haalbaarheidsstudie Leidschendam-Voorburg (LV): voorlopig niet haalbaar. Dit is bestuurlijk besproken met LV. Rotterdam The Hague Airport: aanbesteding is gestart als onderdeel van het implementatieplan automatisch vervoerverbinding om te polsen of er aanbieders zijn. Capelle aan den IJssel: implementatieplan wacht op besluitvorming in 2024 2. Vervolgstappen zijn gezet voor deze pilot: landelijke concessieteksten zijn gereed, de opdracht voor het aanpassen van de boardcomputer HTM is verstrekt. De opdracht aan realisatiepartijen is verstrekt. 3. Summalab programma is afgerond. Xcarcity: twee bijeenkomsten geweest. 4. De mobiele abri is één van de resultaten. 5. Geëvalueerd en is voor één jaar verlengd. Er vonden vanuit de gebiedsaanpakken ZHB nog geen probeeracties plaats. De reden hiervoor is dat in 2023 de gebiedsaanpakken nog in ontwikkeling waren.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Delen van kennis (uit landelijke netwerken) over Smart Mobility met de gemeenten via het bestuurlijk platform en het invulling geven aan de rol van verbindende schakel tussen Europees en Rijksbeleid en gemeentelijke ontwikkeling.	✓	We organiseerden twee bijeenkomsten en hebben bilaterale contacten met gemeenten. Daarnaast hebben we overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere regio's over hoe decentrale overheden meer grip krijgen op impact van Europees beleid. Concreet gaat het om de ITS-richtlijn die de levering van data door gemeenten verplicht stelt.
Met het regionaal datateam invulling geven aan de BO-Mirt afspraken voor digitalisering overheden om voor 2023 90% van de data op orde te hebben.	±	Het regionaal datateam is operationeel. De factsheets en de website zijn operationeel. Er is een eerste start gemaakt met het benaderen van gemeenten in Zuid-Holland om data-items die alleen in het bezit zijn van wegbeheerders op orde te krijgen. Het regionaal datateam helpt individuele gemeenten hierbij. Het regionaal datateam wordt gefinancierd door het Rijk, provincie zuid Holland en de MRDH. De data voor de geplande werkzaamheden is 90% op orde.
Verbeteren van de beschikbaarheid van informatie over bereikbaarheid, door data-items landelijk gestructureerd in te winnen en te bewerken.	✓	Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) heeft als doel om alle mobiliteitsdata in Nederland op één plek bekend, beschikbaar, bruikbaar en betrouwbaar te maken. Dat doen we niet alleen, maar met partners die ervaren zijn op het vakgebied. Dit levert het volgende voor de regio op: door standaarden is data en informatie makkelijk met elkaar en met serviceproviders te delen. NTM verzorgt het overleg met de serviceproviders en wegbeheerders, zodat de juiste informatie wordt weergeven. Steeds meer mensen gebruiken toepassingen van marktpartijen om bijvoorbeeld hun route te plannen. Het is dus belangrijk dat de overheidsdata over afsluitingen, maar ook voorkeursroutes in deze producten worden verwerkt. We vertegenwoordigen gemeenten in de discussies met het rijk hierover en koppelen waar nodig en relevant hierover terug.
Starten met het fietsvriendelijk inregelen van verkeerslichten, iVRI en nood- en hulpdiensten, validatieproject OV en iVRI samen met Delft en HTM.	✓	We organiseerden vier iVRI-bijeenkomsten om de realisatie van slimme verkeerslichten te stimuleren met fietsvriendelijke en OV-vriendelijke modules. Dit leidde tot twee extra subsidieaanvragen van gemeenten voor slimme verkeerslichten.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Monitoring op de effecten van smart mobility en delen van de geleerde lessen met de regio.	✓	De eerste landelijke smart mobility monitor is gereed. Via de MRDH-nieuwsflits zijn de gemeenten hiervan op de hoogte gebracht.
Vervolgstappen nemen op basis van de evaluatie van het programma 'Automatisch Vervoer op de first en Last Mile' (AVLM).	✓	Uit de evaluatie van het programma is gebleken dat innovaties voor automatisch vervoer minder efficiënt zijn als dit alleen op MRDH-schaal plaatsvindt. Daarom is samen met de regio's Groningen, Noord-Holland, Zeeland en Noord-Brabant besloten te werken aan een landelijk programma automatisch vervoer. Het doel is om landelijk kennis te ontwikkelen en pilots op elkaar af te stemmen. We deelden de opbrengst uit het landelijk programma met de gemeenten.

Programma duurzame mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO2-reductie en afname stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen maatregelen 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO2, stikstof en fijnstof.	We zijn kennismakelaar op het gebied van duurzame mobiliteit. Vanuit die hoedanigheid organiseren wij bijeenkomsten voor gemeenten over relevante kansrijke thema's, zoals deelmobiliteit, werkgebonden mobiliteit en logistiek. Het (actuele) digitale platform geeft inzicht over mogelijke maatregelen en projecten. Medio 2023 is het regionaal maatregelenpakket geactualiseerd en is een effectbepaling uitgevoerd met oog op de voortgang van CO2-reductie (en als bijvangst stikstof en fijnstof).
Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.	RET kondigde aan dat de instroom van de derde tranche van circa vijftig ZE-bussen is vertraagd. Start aanbesteding is afhankelijk van tijdige beschikbaarheid van de busstallingslocatie Beverwaard. De instroom stond gepland op december 2024, maar zal nu op z'n vroegst in Q4 2026 plaatsvinden. Het behalen van de doelstelling van minimaal 250 emissievrije bussen komt hiermee onder druk te staan.
In het kader van het programma duurzame mobiliteit monitoren we jaarlijks de reductie van CO2, stikstof en fijnstof.	Medio 2023 is het regionaal maatregelenpakket geactualiseerd en is een effectbepaling uitgevoerd met oog op de voortgang van CO2-reductie (en als bijvangst stikstof en fijnstof).

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Programmamanagement voeren voor het doorontwikkelen en uitvoeren van het regionaal programma duurzame mobiliteit.	✓	In 2023 is programmamanagement gevoerd voor de verdere uitwerking van drie kansrijke thema's: deelmobiliteit, werkgebonden mobiliteit en verduurzaming van logistiek, met specifieke aandacht voor ZE-zones.
Effectbepaling doen van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke en MRDH-maatregelen in relatie tot de Europese en nationale doelstelling van 55% CO2-reductie in 2030.	✓	Medio 2023 is het regionaal maatregelenpakket geactualiseerd en is een effectbepaling uitgevoerd. Resultaten maken we inzichtelijk en delen we op ons platform. Uit de berekening is gekomen dat het huidige maatregelenpakket potentieel leidt tot 44% CO2-reductie wanneer alle maatregelen worden uitgevoerd.
Monitoren van de effecten van de maatregelen op de reductie CO2, fijnstof en stikstof.	✓	Zie bovenstaand. Medio 2023 is een effectbepaling uitgevoerd met oog op de voortgang van CO2-reductie (en als bijvangst stikstof en fijnstof).
Voortgang van de instroom van de emissievrije bussen in de concessies monitoren. In 2023 verwachten we geen nieuwe instroom van emissievrije bussen, wel in de jaren hierna.	±	In 2023 is een aanbestedingstraject voor circa honderd emissievrije bussen voor de HTM-busvloot doorlopen en gegund. De bussen komen in Q4 2024 t/m Q1 2025 in de dienstregeling. RET kondigde aan dat de instroom van de derde tranche van circa vijftig ZE-bussen is vertraagd. Start aanbesteding is afhankelijk van tijdige beschikbaarheid van de busstallingslocatie Beverwaard. De instroom stond gepland op december 2024, maar zal nu op z'n vroegst in Q4 2026 plaatsvinden. De in het bestuursakkoord zero emissiebussen (BAZEB 2016) overeengekomen afspraak dat alle bussen in 2030 emissievrij zijn, staat niet ter discussie.
Het onderzoek naar terugwinnen remenergie is afgerond en krijgt een vervolg in 2024.	±	We lieten samen met RET onderzoek uitvoeren naar het terugwinnen van remenergie. Door beperkte capaciteit bij RET staat dit onderwerp op dit moment on hold.
Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit. Daarnaast inspannen voor bewust en duurzaam reizen van de medewerkers van de eigen organisatie.	✓	We sloten ons aan bij de Klimaatalliantie Duurzame Mobiliteit van de gemeente Rotterdam. In het kader hiervan is een mobiliteitsscan uitgevoerd waarin het reisgedrag van de medewerkers van de MRDH is geanalyseerd. We stimuleren thuiswerken en reizen buiten de spits.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
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.	✓	We zijn kennismakelaar op het gebied van duurzame mobiliteit. Vanuit die hoedanigheid organiseren wij bijeenkomsten voor gemeenten over relevante kansrijke thema's, zoals deelmobiliteit, werkgebonden mobiliteit en logistiek. Het (actuele) digitale platform geeft inzicht over mogelijke maatregelen en projecten.
Inspiratie en advisering door de denktank duurzame mobiliteit.	✓	De denktank duurzame mobiliteit adviseerde op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau over duurzame mobiliteit, de mobiliteitstransitie en het operationaliseren van duurzame mobiliteitsvraagstukken.

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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit.	Vanuit de rol als kennismakelaar organiseerden we werksessies met ambtenaren en bestuurders over de stand van zaken van deelmobiliteit in de regio. We participeren in het landelijke programma deelmobiliteit en brengen en halen daar relevante kennis en inzichten op dit aandachtsgebied.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
In 2023 wordt gestart met het opstellen van een gemeenschappelijk beeld deelmobiliteit.	✓	We stelden een startnotitie op en bespraken die met gemeenten. Hierin staan de vervolgstappen voor beleidsvorming op dit onderwerp. De eerste stap in de zomerperiode was een enquête ter inventarisatie over deelmobiliteit. De uitkomsten zijn op ambtelijk niveau gedeeld.
Het verder vormgeven van de rol als (kennis)makelaar. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.	✓	We organiseerden twee sessies met gemeenten, waarbij we samen met de ambtelijke collega's de uitkomsten van de enquête bespraken en stappen voor het vervolgproces voor deelmobiliteit formuleerden. We namen samen met de gemeente Den Haag, de gemeente Rotterdam, RET en HTM deel aan het Europese SmartHubs-project waar de digitale toegankelijkheid van deelmobiliteithubs bij OV knooppunten werd onderzocht. We waren in dit onderzoek onderzoeksobject. Voor het onderwerp MaaS is er in 2023 weinig kennis ontwikkeld die relevant was voor onze regio.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Verbinding leggen met landelijk programma deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) voor harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.	✓	We nemen deel aan het landelijke programma deelmobiliteit. In het landelijke programma wordt de projectomschrijving van deelmobiliteit projecten geschreven. De uitvoering van de projecten wordt gedaan binnen het landelijk programma in samenwerking met trekkende partijen. In 2023 is gewerkt aan een groslijst van onderwerpen die geclusterd zijn naar zeventien opdrachten, waaronder monitoring, communicatie, kennisdeling, procedures, beleid en wetgeving. Het landelijk programma is beschikbaar met haar kennis voor 21 MRDH-gemeenten.
Nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit voor harmonisatie beleid en eisen deelmobiliteit.	✓	De kwartiermaker heeft zijn voorverkenning afgerond en levert het landelijk programma van de Rijksoverheid en decentrale overheden op: Natuurlijk Deelmobiliteit. In dit programma wordt gezamenlijk kennis ontwikkeld, zoals een richtlijn voor vergunningverlening. Een gemeente is zelf bevoegd om wel of niet gebruik te maken van de kennisproducten en richtlijnen.
Toewerken naar nationale kennisbank deelmobiliteit.	✓	Er wordt op landelijk niveau een plan van aanpak gemaakt over kennisdeling deelmobiliteit. Er wordt gewerkt aan een digitale etalage.
Evalueren van de proef met besloten deelfietsen bij Dutch Innovation Factory Zoetermeer.	✓	Eén van de buslijnen naar de Dutch Innovation Factory Zoetermeer is stopgezet. Daarvoor in de plaats is een proef gedaan met gratis deelmobiliteit. De proef is in opdracht van de MRDH, HTM en de gemeente Zoetermeer geëvalueerd. Hieruit blijkt dat gebruikers de dienst waarderen, maar alleen als deze gefinancierd wordt door derden, zoals werkgevers/ bedrijven of overheden of deelmobiliteit vanuit de OV-studentenkaart. Met financiële steun van gemeente Zoetermeer is de proef met een jaar verlengd.

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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.	Met de samenwerking binnen Zuid-Holland Bereikbaar dragen we bij aan het realiseren van een duurzame gedragsverandering. Hierbij is de werkgeversaanpak een belangrijk instrument voor het bereiken van dat doel.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave van het wegennet waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.	✓	We zijn opdrachtgever van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB), samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, ProRail B.V., Provincie Zuid-Holland, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Binnen ZHB werken we aan de afstemming in programmering van grote beheer- en onderhoudsprojecten, duurzame gedragsverandering (via mobiliteitsmanagement) en het opstellen van gebiedsgerichte aanpakken. In 2023 zijn zestig mobiliteitsscans uitgevoerd bij bedrijven in Zuid-Holland, in het kader van het bereiken van een duurzame gedragsverandering. Daarnaast zette ZHB een nieuwe website online voor reizigers, werkgevers en logistieke partijen. Deze website toont onder meer informatie over de geplande werkzaamheden en acties.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
	✓	Voor de gebiedsgerichte aanpakken is in de prioriteit 1 gebieden (Rotterdam en omgeving en de Zuid-Hollandse eilanden en havengebied) gewerkt aan het vormgeven van een gebiedsgerichte aanpak. Voor het gebied Haaglanden inclusief Westland (prioriteit 2 gebied) lag de focus in 2023 op kennisuitwisseling. Voor de samenwerking zijn verder de accounthouders-, regiegroep- en stuurgroepoverleggen van belang, waar ook wij aan deelnemen. Een belangrijk product was het jaarplan 2024 dat inmiddels door de BcVa is goedgekeurd. Verder organiseert ZHB werkgroepen en gebiedstafels. Wij nemen actief deel aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement, Logistiek, Programmering en Verkeersmanagement (P&V) en Communicatie. Daarnaast nemen wij deel aan de drie gebiedstafels in de metropoolregio.
Actief deelnemen aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement, Logistiek en de gebiedsteams (gebiedsgerichte aanpak) in het MRDH-gebied.	✓	We participeren in drie gebiedstafels binnen de metropoolregio (Rotterdamse regio, Haaglanden en Zuid-Hollandse Eilanden). We denken mee over gebiedsgerichte aanpakken en nemen deel aan werkgroepen over de inzet van mobiliteitsmanagement en logistiek. In de werkgroepen wordt kennis en ervaring gedeeld.

OV-concessies: Rail Rotterdam, Rail Haaglanden, Bus Rotterdam en omstreken, Bus Voorne-Putten en Rozenburg, Bus Haaglanden-Stad en Bus Haaglanden Streek en jaarlijkse vervoersplannen

Via de OV-concessies en de daarbinnen afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen wij de OV-maatregelen 'op straatniveau' invoeren. De MRDH verleent en managet de concessies voor het OV (per bus, tram en metro). We houden toezicht op de uitvoering en sturen op de uitvoeringskwaliteit en reizigerstevredenheid.

De vervoerders stellen jaarlijkse vervoerplannen op voor verbeteringen aan het OV en voeren de verbeteringen uit. De vervoerders doen, conform de afgesloten concessies, voorstellen en gemeenten adviseren ook vanuit lokaal perspectief op de vervoerplannen. De besluiten over de (randvoorwaarden voor de) concessies worden genomen in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Vervolgens wordt een gedragen vervoerplan na consultatie van gemeenten en consumentenorganisaties goedgekeurd.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
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.	In 2023 zijn diverse verbeteringen gerealiseerd, waaronder de realisatie van het laatste deel van de Hoekse Lijn tot aan het strand. Ook toonde HTM de proefopstelling van de TINA-tram die nu in productie gaat. Tevens is OVpay in alle concessies ingevoerd waarmee het betaalgemak is toegenomen.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Uitvoeren van het concessiemanagement met daarbij bijzondere aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis en de uitrol van de maatregelen, zoals die zijn opgenomen in het Transitieprogramma OV en corona.	±	Er zijn diverse activiteiten voor het concessiemanagement uitgevoerd. Eind 2023 zijn de concessies van HTM en RET herijkt en daarmee hebben de OV-bedrijven weer voldoende financieel perspectief voor de komende jaren. Bij de concessies van EBS is het proces om tot herijkte concessies te komen in gang gezet. Maatregelen uit het Transitieprogramma OV & corona zijn verlengd tot 2024. Zo zijn de afgeschaalde dienstregeling en de efficiencymaatregelen bij de uitvoering van de sociale veiligheidstaken gecontinueerd en verleenden we subsidie om de financiële tekorten van de vervoerbedrijven door de coronacrisis te verminderen en daarmee de continuïteit van het OV te waarborgen. Net als in 2021 en 2022 waren de vervoerkundige wijzigingen onderdeel van het Transitieprogramma en is er daarom geen reguliere vervoerplanprocedure gevolgd.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
	✓	Het Transitieprogramma OV en corona is in december 2023 afgerond. En daarmee heeft het Algemeen Bestuur ook opdracht 6 uit de Strategische Agenda, zijnde het 'herstellen van het OV-systeem' beëindigd. Hiermee verplaatst de focus zich naar het versterken van het OV met maatregelen uit opdracht 1, 3 en 5.
Een tevreden reiziger met een klantenwaardering van gemiddeld een ruime voldoende.	✓	Ondanks nog altijd afgeschaalde dienstregelingen in 2023 bleef de klantwaardering nog altijd heel hoog: rond de 8.
Beperkte rituitval (< 1%).	±	Het uitvalpercentage ligt niet in alle concessies onder de 1% gemiddeld op jaarbasis, mede veroorzaakt door personeelstekorten. Daarnaast lag begin 2023 in de maanden rondom de stakingen rond de CAO Bus Streekvervoer het percentage helaas wat hoger.
Een solide partnerschap met onze vervoerders op bouwen om de gezamenlijke uitdagingen het hoofd te bieden.	✓	Er is veel tijd en energie gestoken in het doorlopen en verbeteren van processen met de vervoerders. Dit gebeurde onder meer via de lijn van de herijking en op diverse onderwerpen, zoals het verbeteren van de overlegstructuren om de samenwerking effectiever te laten verlopen.
Innovaties stimuleren (InnOVatieroute) op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.	✓	We brengen de drie vervoerders samen. Dat resulteert in concrete innovaties op straat, zoals de 'Mabri', een mobiele halte die bij omleidingen een evenementen kan worden ingezet en in de voertuigen (zoals draadloos device-laden). In 2023 organiseerden we de Vervoerdersdag. Daarnaast startten we in 2023 met OV Connect; een samenwerking met andere vervoerders in Nederland om marktpartijen middels prijsvragen te verleiden tot het aanbieden van innovaties op thema's als verduurzaming en arbeidsmarkt.

2.1.1.3 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.

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. 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).	In 2023 leverden de gemeenten vijftien fietsprojecten op met een gezamenlijke lengte van circa 30 km. Er zijn in 2023 elf nieuwe subsidies verstrekt voor fietsprojecten. Gezien de doorlooptijd van subsidieaanvraag tot start werkzaamheden, is daar nog geen start van de uitvoering geweest.
Vaststellen van een regionale fietsagenda en daaruit voorvloeiende uitvoeringagenda.	Het opstellen van de fietsagenda is opgeschort wegens het uitblijven van zicht op afspraken over een rijksbijdrage.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Met het geactualiseerde netwerk kunnen gemeenten/wegbeheerders verder uitvoering geven aan de kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk en de fiets verder prioriteit geven als gezond en duurzaam alternatief voor de auto. Gemeenten kunnen voorstellen indienen voor het IPVa voor 50% subsidie.	✓	Het basisnetwerk fiets is geactualiseerd en is in 2023 bestuurlijk vastgesteld. In 2023 verleenden we aan elf fietsprojecten subsidie.
Opzetten van een programma voor fietsstimulering samen met gemeenten en Zuid-Holland Bereikbaar.	±	Eind 2023 zijn de eerste stappen gezet om gezamenlijk met gemeenten een beleidsuitwerking fietsstimulering op te stellen. Naar verwachting wordt dit proces eind 2024 afgerond.

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, risicogedragingen 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.	De inzet van de gemeenten leidde tot vermindering van de risico's op ongevallen op fietspaden, kruispunten, rotondes en 30km/uur- en 50km/uur-wegen. Dit omdat de infrastructuur veiliger is ingericht.
Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.	De inzet zorgde voor groei in het aantal deelnemende scholen. Het deelnamepercentage is 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs-scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.	De inzet zorgde voor groei in aantal deelnemende scholen ten opzichte van 2022. Er was sprake van mindere deelname als gevolg van nawerking van covid19-maatregelen. Het deelnamepercentage is nu 33%.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Uitvoeren programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.	✓	De uitvoering van het programma verloopt volgens planning. Zowel binnen de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid van de MRDH als met andere (maatschappelijke) partners delen we kennis over effectieve maatregelen om het verkeersgedrag positief te beïnvloeden. Tien gemeenten droegen gedragsprojecten voor het IPVa 2024, dat zijn vier gemeenten meer dan in het IPVa2023.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
De uitvoering van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA) 2025 omvat een aantal doorlopende activiteiten: • monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025; • periodieke terugkoppeling voor de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de BcVa.	✓	Er is een interne evaluatie uitgevoerd naar de streefwaarden van de RUA. In 2019 is een MRDH-monitor Verkeersveiligheid opgesteld. Inmiddels is er een landelijke monitor (SPI-monitor) ontwikkeld door het Kennisnetwerk SPV. Het heeft de voorkeur om niet de eigen monitor te actualiseren, maar aan te sluiten bij landelijke data. Het is met beperkte aanpassingen mogelijk voortaan gebruik te maken van de SPI-monitor. Deze gewijzigde aanpak zal onderdeel worden van de in 2024 uit te werken monitoring van de SA. De BLIQ-rapportage van STAR (politie, Verbond van verzekeraars en VIA) met gegevens over verkeersslachtoffers, die tweemaal per jaar verschijnt, is in de metropoolregio verspreid onder de leden van het MRDH-verkeersveiligheidsoverleg. Zij zijn geattendeerd op de mogelijkheid om voor hun eigen gemeente deze rapportage aan te maken en te delen in de eigen organisatie.
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.	✓	In het MRDH-verkeersveiligheidsoverleg is toegezegd dat ter illustratie van risico gestuurd werken voor twee pilotgemeenten relevante (risico)data verzameld zal worden. Samen met gegevens over andere MRDH beleidsterreinen vormt het de basis voor een gesprek met de pilotgemeenten Delft en Krimpen aan den IJssel, om zo mogelijk meer (beter onderbouwde) aanmeldingen voor het IPVa-programma kleine projecten te genereren.
Coördinatie van de uitvoering van het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025, het voortzetten van verkeerseducatie en gedragscampagnes in de metropoolregio vanuit de aanpak 'Maak een punt van nul'.	✓	Het effect van de inzet van de MRDH-projectleider Gedrag ter ondersteuning van gemeenten voldoet aan de verwachtingen, mede omdat meer gemeenten een aanmelding hebben gedaan voor het IPVa 2024. Dit aantal nam ten opzichte van 2023 toe van zes naar tien gemeenten. In 2023 zijn nieuwe opdrachten verstrekt voor het uitvoeren van de dode hoek-lessen en accountmanagement van Totally Traffic. In 2024 volgt een nieuwe opdracht voor de uitvoering van het programma Totally Traffic.
Samen met provincie Zuid-Holland regie voeren op het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland bij het uitvoeren van het Meerjarenprogrammaplan 2022-2024 ROV Zuid-Holland. In dit programma wordt de nadruk gelegd op de integrale aanpak door samenhang tussen infrastructurele maatregelen, handhaving en gedragsbeïnvloeding. De rol van ROV Zuid-Holland richt zich op kennisontwikkeling en faciliteren van nieuwe gedragsprogramma's.	✓	De afstemming tussen de MRDH, provincie Zuid-Holland (regievoerders) en het ROV Zuid-Holland is het afgelopen jaar gestroomlijnd. In voorbereiding op een nieuwe samenwerkingsovereenkomst (per 1-1-2025) besloten de regievoerders om een lichte evaluatie van de samenwerking uit te voeren. De MRDH is goed betrokken bij de planning (jaarprogramma) en uitvoering van de werkzaamheden door ROV-ZH.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.	✓	In 2023 zijn twee pilots uitgevoerd om de lokale samenwerking op het gebied van verkeershandhaving te optimaliseren. De gemeenten Westland en Pijnacker-Nootdorp hebben, onder procesregie van MRDH, elk drie integrale handhavingsinterventies opgesteld. Dit zijn gezamenlijke acties van Team Verkeer van de Regionale Eenheid van de Politie, de Basisteams van de Politie en de gemeenten. Op voorspraak van de MRDH-werkgroep Verkeersveiligheid is in het ROV-jaarprogramma 2024 een actie opgenomen om de communicatie over verkeershandhaving te optimaliseren. We organiseerden een periodiek overleg tussen de teams Verkeer van de regiopolitie, het Openbaar Ministerie en provincie Zuid-Holland over verkeershandhaving.



€ 10 miljoen voor nul slachtoffers in het verkeer

Ieder verkeersslachtoffer is er één te veel. Daarom maken de gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag gezamenlijk een punt van 0 slachtoffers in het verkeer. Hoe? Door hoge prioriteit te geven aan verkeersveiligheid. Concreet betekent dit maatregelen nemen om gevaarlijke locaties aan te pakken en risico's op ongevallen te reduceren. Ook spelen voorlichting (onder meer op scholen) en het beïnvloeden van (verkeerd) gedrag een rol. Alle 21 gemeenten hebben nu wethouders die tevens ambassadeur zijn van de aanpak 'Maak een Punt van Nul'. Vanuit die functie agenderen zij nog vaker de urgentie om aan verkeersveiligheid te werken.

NIEUWE VERBETERINGEN

Op basis van een risicoanalyse werd al in 2020 de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 gemaakt, met daarin maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Zo gingen gemeenten in 2023 onder meer aan de slag met het veiliger maken van 30km-zones en het verbeteren van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Ook wordt gewerkt aan nieuwe en bredere fietsstraten, meer asfalt op fietsroutes, vrijliggende fietspaden langs 50km-wegen, veiligere rotondes, meer schoolzones en meer verkeerseducatie en campagnes voor veilig verkeersgedrag. Een investering van € 10 miljoen voor de komende jaren. Het ministerie van I&W betaalt 50 procent van de kosten. Met ruim € 4,3 miljoen draagt de MRDH ook bij.

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 kijken we samen met de wegbeheerders 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.	We adviseerden bij diverse infrastructurele ingrepen, waaronder de subsidieaanvraag A20 Coldenhovenlaan (zie ook hierboven). Dit project moet leiden tot verbetering van de doorstroming op het regionale wegennet (aansluiting 6 A20).
Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en afstemming multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg georganiseerd.	Vier keer per jaar stemmen wegbeheerders in drie overleggen de wegwerkzaamheden op elkaar af. Wel zien we dat de afstemming in sommige gevallen nog niet lekker loopt en er niet of te laat wordt opgeschaald. Sommige infrabeheerders komen vrij laat met conflicterende planningen.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Uitvoeren programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.	✓	In 2023 zijn er bijeenkomsten geweest over programmering en verkeersmanagement, samen met de andere opdrachtgevende partijen van Zuid-Holland Bereikbaar. Programmering van wegwerkzaamheden en evenementen: • OV-bedrijven RET, HTM, EBS, aangehaakt bij de afstemming; • verbeteringen proces geschreven; • opschaling begeleid met betrekking tot conflict met wegwerkzaamheden op Voorne Putten; • product Meerjarenplanning wegwerkzaamheden en evenementen afgerond.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
		Verkeersmanagement: • gestuurd op de operationele inzet van regelscenario's door de verkeerscentrale in Rhoon; • meegewerkt aan toekomstvisie verkeersmanagement; • input geleverd voor en gemeenten verbonden aan het Rijksprogramma 'draaiende ringen'.
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.	±	Door de coronalockdown begin 2022 zijn de data van 2022 onvoldoende bruikbaar om een scherp beeld te krijgen van het gebruik van het metropolitaan wegennet. In 2022 was het verkeersaanbod door coronamaatregelen fors lager. Er is in 2023 daarom geen knelpuntenanalyse metropolitaan wegennet over het jaar 2022 opgeleverd. In het najaar van 2023 is gestart met een knelpuntenanalyse over het jaar 2023 die in het voorjaar 2024 wordt opgeleverd.
Zorgen voor overzicht van de betrouwbaarheid en reistijd op het metropolitaan netwerk. Nader inzicht in oorzaak en mogelijke maatregelen op wegen die niet voldoen aan de netwerkeisen	±	Door de coronalockdown begin 2022 zijn de data van 2022 onvoldoende bruikbaar om een scherp beeld te krijgen van het gebruik van het metropolitaan wegennet. In 2022 was het verkeersaanbod door coronamaatregelen fors lager. Er is in 2023 daarom geen knelpuntenanalyse metropolitaan wegennet over het jaar 2022 opgeleverd. In het najaar van 2023 is gestart met een knelpuntenanalyse over het jaar 2023 die in het voorjaar 2024 wordt opgeleverd.
Reactie geven op Tracébesluit A4 Haaglanden-N14 en ondersteunen bij het realiseren van de meekoppelkansen, waaronder de fietsroute boven de N14.	±	Vanwege de herprioritering van het Mobiliteitsfonds pauzeerde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het project A4 Haaglanden-N14. Vanwege het tekort aan stikstofruimte, (personele) capaciteit en financiële middelen verschoof het Rijk middelen van aanlegprojecten naar instandhouding. De ambitie van het Rijk is om het project op termijn te herstarten als er voldoende stikstofruimte, uitvoeringscapaciteit en financiële middelen beschikbaar zijn. Er is daardoor in 2023 geen tracébesluit genomen waarop de MRDH een reactie kon geven. Wel werkte de MRDH aan een regionale knelpuntenanalyse om inzichtelijk te maken welke regionale en lokale knelpunten er ontstaan als gevolg van het pauzeren van de A4 Haaglanden-N14.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
		Deze knelpuntenanalyse vormt de basis voor een mitigerend maatregelpakket. Wij zijn, samen met betrokken gemeenten en provincie Zuid-Holland, in gesprek met het ministerie over dit pakket waarover in het BO-MIRT najaar 2024 besluitvorming moet plaatsvinden.
Reactie geven op (tussentijdse) resultaten planstudie (VO) Erasmusweg/ Lozerlaan.	±	In 2023 was dit project ongelijkvloerse kruising Erasmusweg/Lozerlaan (met als trekkende partij de gemeente Den Haag) nog in de fase van het schetsontwerp (SO). We hebben gereageerd op het SO. In 2024 wordt verder aan een voorlopig ontwerp gewerkt.
Verkennen functie N44 in totale netwerk in relatie tot de mobiliteitstransitie (kansen en mogelijkheden). We gaan met de gemeenten Wassenaar en Den Haag en met Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland in gesprek over het doen van een verdere verkenning naar de functie van de N44 in het totale netwerk en mogelijke oplossingsrichtingen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N44.	✓	In 2023 is het resultaat van de scenariostudie N44 afgerond en ambtelijk besproken. Afwaardering is vanwege de regionale functie van de N44 niet aan de orde. Wel is de wens voor vervolgonderzoek benoemd en uitgewerkt. Daarnaast is een offerte voor doelgroepenonderzoek door Zuid-Holland Bereikbaar gemaakt. In 2024 vindt besluitvorming plaats over uit te voeren studies.
Samen met de gemeente Rijswijk diverse activiteiten in gang zetten in relatie tot de Beatrixlaan: vaststellen definitief ontwerp Bovengronds Verstedelijkings Ontwerp (BVB), vaststellen rapportage vervolgonderzoek flankerende maatregelen, onderzoek mogelijkheden gedragsaanpakken en uitvoeren onderzoek langetermijnoplossing.	±	Er is nog geen definitief Bovengronds Verstedelijkings Ontwerp (BVB) door de gemeente Rijswijk vastgesteld. Op basis van recente inzichten wordt het ontwerp nogmaals beoordeeld alvorens er besluitvorming over plaatsvindt. Als gevolg hiervan is de start van het onderzoek naar de langetermijnoplossing vertraagd. De studie naar flankerende maatregelen, uitgevoerd in 2022, heeft generieke flankerende maatregelen in beeld gebracht die mogelijk een reductie van het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan kan opleveren. Daarmee is invulling gegeven aan de afspraken in de Bestuursovereenkomst Beatrixlaan. In 2023 startten de MRDH, gemeente Rijswijk en gemeente Den Haag een vervolg op naar deze flankerende maatregelen. Op welke wijze kunnen we de maatregelen concreet maken en welke rol spelende partijen hierin? In het voorjaar 2024 worden naar verwachting hier afspraken over gemaakt. Zuid-Holland Bereikbaar werkte in 2023 aan een aanpak gericht op doelgerichte aanpakken om het verkeer op de Prinses Beatrixlaan te reduceren. De verwachting is dat het plan van aanpak Q1 2024 gereed is. Aan de hand van dit plan van aanpak zullen de MRDH, gemeente Rijswijk en gemeente Den Haag in overleg treden over het vervolg en eventuele uitvoering van de voorgestelde aanpak.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Volgen en inhoudelijk kennis/input (klanteneisen, verkeersmodelkennis, reactie op ontwerpen/onderzoeken) leveren bij diverse wegen- en onderhoudsprojecten (niet limitatief: A20 Nieuwerkerk-Gouda, aansluiting 6 A20 Coldenhovenlaan, Van Brienenoordbrug, Spijkenissebrug, Heinenoordtunnel, tunnelrenovaties Rijkswaterstaat).	✓	Bij de projecten A20 Nieuwerkerk-Gouda, A15 aansluiting Barendrecht, N209 Lansingerland, Van Brienenoordbrug, Spijkenissebrug, Heinenoordtunnel en tunnelrenovaties is inhoudelijke kennis/input gegeven. Ook is gereageerd op het ontwerp van aansluiting 6 A20 Coldenhovenlaan waarvoor de gemeente Westland eind 2023 een subsidieaanvraag indiende.
Voor diverse wegenprojecten, maar ook voor OV- en fietsprojecten, wordt gebruikgemaakt van het verkeers- en vervoersmodel van de MRDH (V-MRDH) als tool om inzicht te krijgen van de verkeerskundige gevolgen van projecten. In 2023 (en 2024) wordt deze tool geüpdatet.	✓	De grote update van het verkeer- en vervoersmodel van de MRDH (V-MRDH 3.0) is in november 2023 opgeleverd en na vaststelling ter beschikking gesteld aan de MRDH-gemeenten (en andere overheden).
Samenwerken met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.	✓	Er is samengewerkt met diverse landelijke en regionale partners om onze doelstellingen te bereiken, zoals bijvoorbeeld met Zuid-Holland Bereikbaar, KPVV, ROV, Dutch Freshport en InnOVatieroute.



Bereikbaar zijn en blijven

Wil je de metropoolregio bereikbaar houden, dan moet je weten hoeveel verkeer er dagelijks door de regio gaat. Nu en straks. Dat geldt voor auto's, openbaar vervoer, fietsers, scooters... alles dus. En hoe ontwikkelt dit verkeer zich als je veranderingen doorvoert op routes en wegen? Het regionale verkeer- en vervoermodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH) geeft hier inzicht in. Een essentieel hulpmiddel bij de besluitvorming en onderbouwing van verkeer-en vervoerprojecten. Dit V-MRDH kreeg in 2023 een update naar versie 3.0. Daarmee laat het model nog beter de ontwikkeling zien van het verkeer en het OV in de jaren 2030 en 2040.

SAMENWERKEN OM HINDER TE BEPERKEN

Ook belangrijk is te weten welke hinder het verkeer ondervindt bij verbeterprojecten. Op de vernieuwde website van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) laten alle partners van ZHB de grote hinderprojecten voor reizigers, werkgevers en logistieke partijen zien. De website geeft onder meer ook tips om slim en duurzaam te reizen, geeft advies aan werkgevers om bereikbaar te zijn en te blijven, en deelt kennis en het netwerk met logistieke bedrijven. Dit alles om de hinder bij de renovatietrajecten zoveel mogelijk te beperken.

Programma Knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op een kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. Samen onderzochten en bepaalden ze welke knooppunten worden aangepakt. Vervolgens helpt de MRDH om samen met betrokken partijen de opgave uit te werken, de raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving (onder meer 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Circa achttien 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.	De inzet zorgde ervoor dat voor Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Westpolder, Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal en Rijswijk startnotities zijn geschreven en geaccordeerd (in het geval van Rijswijk een handelingsperspectief). Gemeenten werken de opgaven nu verder uit voor subsidieaanvraag. Bij Spijkenisse en Rodenrijs is al subsidie aangevraagd. Bij Capelsebrug, Delft Campus, Hoornwijck, Barendrecht en Zoetermeer lopen de gesprekken om tot een startnotitie te komen. Laan van NOI en Schiedam Centrum lopen via een MIRT-verkenning. Bij Rotterdam Beurs gaat een verkenning starten. Bij Rotterdam Alexander zijn nog geen gesprekken gestart. Andere knopen die eerder niet in de planning stonden, maar nu wel, zijn De Terp, Rijnhaven en De Uithof. Hier vinden gesprekken plaats om tot een startnotitie te komen.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Starten met de verkenning Beurs.	±	De verkenning is gestart en leidde tot een startbesluit in januari 2024 door de BcVa.
Invulling geven aan de rol van kennismakelaar.	✓	We verzamelden data over de bezetting fietsparkeervoorzieningen bij knooppunten en P+R-locaties en boden deze data aan de gemeenten aan.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Opstellen en laten vaststellen van verschillende startnotities voor OV-knooppunten.	✓	Voor Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Westpolder, Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal en Rijswijk zijn startnotities geschreven en geaccordeerd (in het geval van Rijswijk benoemd als een handelingsperspectief). Gemeenten werken de voor hen relevante opgaven nu verder uit voor subsidieaanvraag. Voor Capelsebrug, Delft Campus, Hoornwijck, Barendrecht en Zoetermeer lopen de gesprekken om tot een startnotitie te komen. Laan van NOI en Schiedam Centrum lopen via een MIRT-verkenning. Voor Rotterdam Beurs start een verkenning in 2024. Voor Rotterdam Alexander zijn nog geen gesprekken gestart. Andere knopen die eerder niet in de planning stonden, maar nu wel, zijn De Terp en Rijnhaven. Hier vinden gesprekken plaats om tot een startnotitie te komen.
Deelnemen aan werkgroepen van verschillende knopen (Laan van NOI, Den Haag Moerwijk en Rotterdam Lombardijen).	✓	We namen deel aan verschillende werkgroepen. Voor station Moerwijk leidde dit tot een handelingsperspectief. Voor Laan van NOI zijn de voorbereidingen getroffen om een projectmanager, omgevingsmanager en ingenieursdiensten te contracteren. Het werkelijke contracteren van het ingenieursbureau vindt plaats in het eerste kwartaal van 2024.
Uitwerken plannen voor bestaande knooppunten Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI als onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn en Knooppunten.	✓	De verkenning naar een voorkeursalternatief voor de toekomstvaste inrichting van genoemde stations en omgeving zijn opgestart. Wij nemen deel aan de werkgroepen die aan de inhoud van de voorkeursalternatieven werken. De notitie kansrijke oplossingsrichtingen als eerste trechtering naar het voorkeursalternatief wordt eind 2024 vastgesteld.
Zorgdragen voor een goede afstemming met beleidsontwikkeling op het gebied van fiets, waaronder actualisatie basisnet fiets.	✓	Het basisnet fiets is geactualiseerd en vastgesteld in de bestuurs-commissie. Dit verfijnde basisnet is opgesteld met input van de gemeenten en afgestemd op de concrete afspraken die gemaakt zijn binnen het programma knooppunten.

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 raakvlakken 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 in 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
We geven in de aankomende vier jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal OV.	RET en HTM namen als beheerders van railinfrastructuur, op basis van de jaarlijkse assetmanagementplannen (AMP) verschillende beheer- en onderhoudsprojecten in opdracht die essentieel zijn voor de gewenste en benodigde exploitatie van tram en metro. Dit in lijn met de strategisch assetsmanagementplannen (SAMP) en de beheervisie van de MRDH. Er volgt in 2024 een nieuw SAMP zodra de geactualiseerde beheervisie is vastgesteld.
De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe voor metro en tram.	In 2023 besloot de MRDH om voor de railconcessie van HTM de remise Harstenhoekplein te gaan realiseren. Gesprekken worden gevoerd met RET over vervanging en uitbreiding van de remise Waalhaven en met HTM over de realisatie van de remise Guldenpad.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Bezuinigingsopgave aan RET om de geprognosticeerde uitgaven RET (AMP 2023-2024) voor het beheer van de railassets passend te krijgen met het beschikbaar (maximaal en taakstellend) begrotingsbudget van de MRDH tot en met 2031.	±	Met RET als beheerder van de Railassets ligt er een gezamenlijke opgave om de bestedingen voor het beheer van de railvoertuigen en de infrastructuur binnen het maximaal budget te houden dat wij hiervoor beschikbaar hebben gesteld. Het proces is nog niet volledig tot afronding gebracht, in afwachting van een meerjarige doorkijk voor het beheer van de Railassets, met een voorstel van eventueel te nemen mitigerende maatregelen. We verwachten dit in 2024 te realiseren.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Het actualiseren van de beheervisie van de MRDH.	±	De huidige beheervisie loopt af in februari 2024. In 2023 begonnen wij met het proces om deze te actualiseren, met hierbij een evaluatie van het huidige sturingsmodel. Nadat deze evaluatie is afgerond, zal de BcVa de geactualiseerde beheervisie in 2024 vaststellen. Hiertoe vindt nauwe afstemming plaats met de beheerders van de railassets (RET en HTM).
Het actualiseren van de veiligheidskaders van de MRDH.	✓	De veiligheidskaders OV zijn in nauwe afstemming met gemeenten en vervoerders geactualiseerd en in mei 2023 door de BcVa vastgesteld. De kaders worden toegepast in lopende projecten, zoals Hofplein en Laan op Zuid in Rotterdam.
Het beoordelen van het vlootplan Assets van de MRDH.	✓	In 2023 is het jaarlijkse assetmanagementplan (AMP) van HTM, als beheerder van de railassets beoordeeld en goedgekeurd. Van de RET is deze afgekeurd in afwachting van besparingsmaatregelen om binnen de afgesproken bandbreedte te blijven. Daarin zijn ook de vlootplannen opgenomen.

2.1.1.4 Opdracht 6: herstellen van het OV-systeem

In het algemeen bestuur van 15 december 2023 is besloten om opdracht 6 van de strategische agenda te beëindigen. Dat is een gevolg van de besluitvorming in de BCVa van 15 november, waarin afspraken met de vervoerders zijn gemaakt om weer toekomstbestendig OV te kunnen aanbieden en daarop de concessies te herzien. Alsmede is het transitieprogramma OV beëindigd, behoudens de nog openstaande financiële regelingen in het kader van de subsidieverordening.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Het OV-systeem is voor reizigers aantrekkelijk, sluit aan op de gewijzigde vervoervraag, faciliteert tijdig (verwachte) groei van het OV-gebruik.	De oplossing per vervoerder zorgt voor een gezonde basis, zodat de vervoerders in de toekomst de groei van het OV-gebruik kunnen faciliteren, met hierbij de kanttekening dat de definitieve afspraken met vervoerder EBS eind 2023 nog niet waren afgerond.
De lobby bij het Rijk leverde een structureel financieel gezonde situatie op.	Door de succesvolle lobby in 2023 is het OV-aanbod in de regio niet verder achteruit gegaan en is zelfs een klein beetje perspectief gegeven voor 2024 met de structurele € 73 miljoen voor de MRDH. Tegelijkertijd blijven de uitdagingen voor de lange termijn. Dat wil zeggen dat de Brede Doeluitkering (BDU) die de MRDH jaarlijks ontvangt nog niet voldoende in balans is voor een gezonde situatie. Lobby op dit punt blijft in 2024 onverminderd nodig. Daarnaast komen er naar verwachting nieuwe financiële uitdagingen op OV-gebied op de MRDH af, waaronder de verwachte herijking van de opbrengsten van de StudentenOV-kaart in 2025. In de volgende jaarrekening is lobby onderdeel van opdracht 1.
Vervoerbedrijven hebben concessies die financieel gezond kunnen zijn, en perspectief om te kunnen voortbestaan, waardoor goed en kostenefficiënt OV voor de regio is geborgd.	De oplossing per vervoerder zorgt voor een gezonde basis, zodat de vervoerders in de toekomst de groei van het OV-gebruik kunnen faciliteren, met hierbij de kanttekening dat de definitieve afspraken met vervoerder EBS eind 2023 nog niet waren afgerond.
Vanaf 2025 verwachten wij weer voldoende (teruggekeerde en nieuwe) reizigers 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.	De oplossing per vervoerder is gericht op groei. De verwachting is dat er vanaf 2025 weer voldoende reizigers zijn.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Voortzetten van de in de afgelopen jaren solide opgebouwde partnerships met onze vervoerders, met oog en begrip voor elkaars belangen.	✓	Met de drie regionale vervoerders EBS, HTM en RET voerde de MRDH in het aflopen jaar uitvoerige gesprekken om een gezonde basis voor een toekomstbestendig OV-systeem te realiseren.
In 2023 is het transitieprogramma OV - gestart tijdens de coronacrisis om het OV overeind te houden - nog steeds van kracht en ontvangen de vervoerders een tegemoetkoming van het Rijk en de MRDH om de dienstverlening op peil te houden. Dit ondanks lagere reizigers-opbrengsten. Binnen de kaders van dit programma stemmen de vervoerders hun vervoersaanbod zo goed als mogelijk af op de reizigersvraag.	✓	In 2023 maakte de MRDH in intensieve trajecten met de vervoerders en de aandeelhouder van RET afspraken voor een gezonde basis voor een toekomstbestendig OV-systeem. Onder de noemer van het dossier toekomstbestendig OV 2024-2030 stemden de vervoerders zo goed als mogelijk de reizigersvraag af op hun vervoersaanbod. Verder herzag de MRDH haar financiële bijdrage per vervoerder voor de periode 2024-2030. Bovendien is het tranisitieprorgamma OV met het BcVa besluit van november 2023 beëindigd, behoudens de technisch-financiële afwikkeling gekoppeld aan de subsidieverordening. Tot slot is in de BcVa en daarna het algemeen bestuur besloten de gehele opdracht 6 van de Strategische Agenda af te ronden.
In 2023 voeren we een studie uit naar veranderingen in reisgedrag om inzichten te verschaffen of en hoe de OV-reiziger terugkeert in het OV.	✓	Deze studie is opgestart, maar tijdens de uitvoering van de studie bleken nog dermate grote onzekerheden te bestaan wat betreft het gewijzigde reisgedrag dat het niet mogelijk bleek om op basis hiervan beleidsmatige keuzes te maken. Op 31 maart 2023 constateerde de BcVa “dat er niet voldoende betrouwbare informatie is om een bruikbare inschatting te geven over de ontwikkeling van de reizigersaantallen”.
Op 12 oktober 2022 stelde de bestuurscommissie Vervoersautoriteit de maatregelen voor 2023 en 2024 in het Transitieprogramma OV en corona vast. Ook in 2023 en 2024 vinden halfjaarlijks herijkingen van het Transitieprogramma plaats, waarbij indien nodig bijgestuurd kan worden. Onderdeel van het transitieprogramma is een set stimuleringsmaatregelen om het openbaar vervoersysteem toekomstvast te maken. Om het OV extra te stimuleren, investeert de MRDH in versnellingsmaatregelen, ketenmobiliteit, nieuwe betaalwijzen (de mogelijkheid om het OV te gebruiken met een bankpas, naast een OV-pas), lokaal maatwerkvervoer en verbetering van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven, zoals benoemd bij opdracht 3 en 5.	✓	Het Transitieprogramma OV is bij besluit van de BcVa 15 november 2023 beëindigd. De voorgestelde oplossingen, in het dossier toekomstbestendig OV 2024-2030 per vervoerder, maakten de afsluiting van dit transitie-programma OV mogelijk. Bij de afspraken met de vervoerders in het dossier toekomstbestendig OV zijn ook maatregelen opgenomen om het OV te stimuleren. Onderdeel van bijvoorbeeld de collectieve oplossing voor RET is dat de gemeente Rotterdam OV-flankerend beleid uitvoert. En er is afgesproken dat deze kennis met de andere gemeenten wordt gedeeld. Dit om die gemeenten te stimuleren ook actief flankerend beleid te voeren.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Parallel daaraan vinden in 2023 (en zo nodig in 2024) herijkingen van de OV-concessies plaats, conform de landelijke afspraak van 25 juni 2021 dat de OV-concessies "herijkt worden en de structurele effecten van corona weggewerkt worden, zodat concessies weer in evenwicht worden gebracht, weer financieel gezond kunnen zijn, er opnieuw perspectief komt om te kunnen voortbestaan en inschrijven in nieuwe aanbestedingen en het aangaan van inbestedingen".	±	Onderdeel van de oplossing per vervoerder in het dossier Toekomstbestendig OV is een herijking van de concessie per vervoerder om voor een gezonde basis te zorgen. Het tempo van verwerking van deze herijking verschilt per vervoerder, waarbij de gesprekken over de herijking met EBS eind 2023 nog lopende zijn.
Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van het OV en extra middelen voor het OV.	✓	In 2023 vond een sterke lobby plaats richting het Rijk voor meer middelen voor het regionale OV. We boekten samen met de partners Vervoerregio Amsterdam (VRA) Inter Provinciaal Overleg (IPO) en samenwerkingsverband decentrale overheden (DOVA) resultaten, te weten: • landelijk € 300 miljoen structureel voor het regionaal OV. Hiervan is € 73 miljoen voor de MRDH. Met een deel van dit bedrag kunnen de ticketprijzen in 2024 gelijk blijven en kan met het restant een bijdrage worden geleverd aan de exploitatie van het OV. Besluitvorming hierover volgt in 2024; • de vergoeding voor vervoerders voor het vervoeren van studenten blijft ook in 2024 gelijk aan 2023. Aanvankelijk leek dit in 2024 veel minder te worden voor de vervoerders door een herijking van het studentenkaartcontract. Dankzij een goede lobby voert het Rijk de herijking door, maar wordt het financiële verschil (€ 15 miljoen) via de MRDH alsnog beschikbaar gesteld aan de regionale vervoerbedrijven.
Kamerleden actueel op de hoogte houden van de ontwikkelingen die elkaar snel opvolgen en daarbij het OV-belang benadrukken voor de metropoolregio.	✓	Kamerleden zijn regelmatig op de hoogte gehouden over de situatie in het OV. Gezamenlijk met de VRA, IPO en DOVA zijn Kamerleden telkens benaderd door onze regionale bestuurders. Door de samenwerking met de andere partijen waren er altijd korte lijnen via partijlijnen richting Kamerleden.

2.1.2 Wat heeft het gekost?

(Bedragen in euro's)

PROGRAMMA 1 EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023	PRIMAIRE BEGROTING 2023	REALISATIE 2022
Lasten					
Beleid en programmering					
Verkeer	6.820.843	-16.398	6.837.241	5.300.000	6.594.065
Openbaar vervoer	3.390.081	-2.024.362	5.414.443	5.300.000	4.579.246
Subtotaal Beleid en programmering	**10.210.924**	**-2.040.760**	**12.251.684**	**10.600.000**	**11.173.311**
Exploitatie openbaar vervoer					
Concessies	406.456.673	-68.068.889	474.525.562	393.096.631	474.042.492
Beheer en onderhoud infra	7.038.179	-313.073	7.351.252	5.297.159	6.120.998
Subtotaal Exploitatie OV	**413.494.851**	**-68.381.963**	**481.876.814**	**398.393.790**	**480.163.490**
Apparaatslasten					
Directe kosten personeel	2.735.378	-684.067	3.419.445	3.156.011	2.424.283
Subtotaal Apparaatslasten	**2.735.378**	**-684.067**	**3.419.445**	**3.156.011**	**2.424.283**
Financiering					
Rente	12.540.376	317.654	12.222.722	10.589.085	10.776.139
Subtotaal Financiering	**12.540.376**	**317.654**	**12.222.722**	**10.589.085**	**10.776.139**
Vennootschapsbelasting					
Heffing vennootschapsbelasting	278	-401	679	0	2.402
Subtotaal Vennootschapsbelasting	**278**	**-401**	**679**	**0**	**2.402**
Totaal lasten	**438.981.808**	**-70.789.536**	**509.771.344**	**422.738.886**	**504.539.625**
Baten					
Onttrekking fonds BDU	424.378.974	-32.684.375	457.063.349	398.416.609	397.729.782
Marktconformiteits-opslag	6.577.128	-249.106	6.826.234	7.801.395	7.200.431
Rente	12.516.238	293.516	12.222.722	10.589.085	10.777.639
Overige inkomsten	-2.490.532	-39.430.139	36.939.607	5.931.797	89.831.772
Totaal baten	**440.981.808**	**-72.070.104**	**513.051.912**	**422.738.886**	**505.539.625**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**2.000.000**	**-1.280.568**	**3.280.568**	**0**	**1.000.000**
Toevoeging risicoreserve financiering	2.000.000	-1.280.568	3.280.568	0	1.000.000
Gerealiseerd resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**



Mega-investering in het OV

De oproep van de regionale vervoerders RET, HTM en EBS voor een financieel toekomstperspectief werd gehoord. Het algemeen bestuur van de MRDH besloot om tot 2030 € 145 miljoen te reserveren voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Per slot van rekening zijn metro, bus en tram onmisbaar in het dagelijks leven van de mensen die wonen, werken, studeren en/ of recreëren in de metropoolregio. Ook met het oog op het toenemende aantal inwoners. De Strategische Agenda van de MRDH zet dan ook in op het versterken van het OV.

ESSENTIËLE BIJDRAGE

De financiële hulp komt de OV-bedrijven goed van pas. De corona- en energiecrisis trokken een wissel op het openbaar vervoer. Nog steeds zijn er minder reizigers in het OV dan voorheen, met dus ook minder inkomsten zijn voor de vervoerders. Ook om die reden is het belangrijk om te zorgen voor een solide financiële basis voor de openbaar vervoerbedrijven.

Lasten

Lasten beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 0,02 miljoen voordelig)

Het budget is nagenoeg conform begroting gerealiseerd.
De grootste bestedingen in 2023 waren:

- bijdrage in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Zuid-Holland Bereikbaar (MRDH bijdrage € 0,8 miljoen en Rijksbijdrage via BDU € 2,45 miljoen);
- bijdrage aan de uitvoeringsorganisatie op het gebied van verkeersveiligheid ROV Zuid-Holland van € 0,6 miljoen (bestaande uit € 0,8 miljoen bijdrage 2023 minus € 0,2 miljoen afrekening positief saldo 2022);
- jaarbijdrage en aanvullende opdrachten op basis van de Samenwerkingsovereenkomst Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) in het kader van verkeersmanagement € 0,8 miljoen;
- kosten voor het ontwikkelen en het beheer van het Verkeersmodel 3.0 van € 0,6 miljoen. Met het verkeers- en vervoermodel kunnen verschillende verkeerskundige of ruimtelijke scenario's, planalternatieven en varianten worden doorgerekend op mobiliteitseffecten en met elkaar worden vergeleken;
- uitvoering Kennisplatform verkeer en vervoer door CROW € 0,45 miljoen (en € 0,45 miljoen ten laste van beleid en programmering Openbaar Vervoer). Het KpVV-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeers- en vervoerbeleid door kennisproducten en het organiseren van netwerken;
- programmamanagement en evaluatie metropolitane fietsroutes € 0,2 miljoen.

Lasten beleid en programmering Openbaar Vervoer (verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 2,0 miljoen voordelig)

In 2023 is de afdeling Openbaar Vervoer ongepland erg druk geweest met de borging van het toekomstvast OV. Het gevolg hiervan is dat de afdeling minder capaciteit en middelen kon inzetten op andere studies en onderzoeken. Daarom is voor € 1,2 miljoen aan verplichtingen en de daarbij behorende activiteiten doorgeschoven naar 2024 voor onder meer het OV-ontwikkelprogramma Rotterdam en de MIRT-verkenning CID/ Binkhorst. Het resterende budget van € 0,8 miljoen is in 2023 onbenut gebleven.

Lasten subtotaal exploitatie concessies (verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 68,1 miljoen voordelig)

De MRDH is concessieverlener voor acht concessies. In onderstaande tabel zijn de concessies en de overige kosten weergegeven met de begrote cijfers en de realisatie. De verschillen worden onder de tabel nader verklaard.

(Bedragen in euro's)

OMSCHRIJVING CONCESSIES	REALISATIE 2023	BEGROTING 2023	VERSCHIL	BVOV 2021 EN 2022	RESTANT VERSCHIL
OV Railconcessie Rotterdam	207.215.599	150.021.779	57.193.820	34.902.781	22.291.039
OV Railconcessie Haaglanden	146.636.789	144.777.857	1.858.932	-4.239.369	6.098.301
OV Busconcessie Rotterdam eo	37.943.517	28.528.959	9.414.558	8.022.961	1.391.597
OV Busconcessie Haaglanden stad	20.754.584	27.835.568	-7.080.984	2.421.422	-9.502.406
OV Busconcessie Haaglanden streek	23.867.240	23.131.979	735.261	2.852.707	-2.117.446
OV Busconcessie Voorne Putten en Rozenburg	12.249.989	12.310.786	-60.797	1.482.617	-1.543.414
OV concessie Personenvervoer over Water	1.931.322	1.932.246	-924		-924
Parkshuttle	770.029	770.048	-19		-19
Subtotaal concessies	**451.369.069**	**389.309.222**	**62.059.847**	**45.443.119**	**16.616.728**
Overige kosten:					
Regiotaxi en maatwerkvervoer	9.956.874	2.506.892	7.449.982		7.449.982
Overige kosten	13.199.619	14.640.559	-1.440.940		-1.440.940
Totaal Exploitatie	**474.525.562**	**406.456.673**	**68.068.889**	**45.443.119**	**22.625.770**

‘De vervoerders hebben de vrijheid om te schuiven binnen het toegestane totale assetbudget’

Algemeen

Bij de concessieafspraken is afgesproken dat vrijval in enig jaar bij de railconcessies (onderdeel Assets) beschikbaar blijft voor de desbetreffende concessie. Dit geldt ook voor vrijval uit aanvullende verleningen voor het behalen van een nulresultaat, omdat deze verleningen zijn gebaseerd op bezuinigingen die de vervoerders zelf hebben gerealiseerd. Daarnaast hebben de vervoerders de vrijheid om binnen de assetssubsidies, met uitzondering van de kapitaallasten van de voertuigen, te schuiven binnen het toegestane totaalbudget.

In 2023 is de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) 2021 vastgesteld en dienden de vervoerders voor de BVOV 2022 de eindverantwoordingen in. In 2021 en 2022 had de MRDH de volledige lasten en opbrengsten opgenomen in de verantwoording op basis van de eerdere verstrekte beschikkingen door het Rijk. Nu deze lager uitvallen, wordt dit bijgesteld in 2023, wat leidt correctie van € 45,4 miljoen.

OV Railconcessie Rotterdam

Het verschil van € 22,3 miljoen aan lagere kosten kunnen we als volgt verklaren.

- Binnen de exploitatie vallen de verwachte lasten voor € 4,4 miljoen lager uit ten opzichte van de verlening op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder. Dit komt door de verwachte lagere lasten voor sociale veiligheid in 2023. De lagere lasten worden grotendeels veroorzaakt door niet ingevulde vacatures bij RET binnen het domein van sociale veiligheid.
- Bij de assets vallen de verwachte lasten € 13,7 miljoen lager uit ten opzichte van de verlening op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder. De verwachte lagere lasten zitten vooral in lagere lasten in 2023 voor vervangingsonderhoud infrastructuur. Dit komt door vertraging bij het opstarten en uitvoeren van de projecten in het kader vervangingsonderhoud. Uiteindelijk leidt dit tot een verschuiving van lasten over de jaren heen, maar niet tot een verlaging van de lasten binnen het totale meerjarige assetbudget.
- Verder leidt de lagere vaststelling van de subsidieverlening Railinfra Remise Kleiweg tot € 4,2 mln. aan lagere lasten.

OV Railconcessie Haaglanden

Het verschil van € 6,1 miljoen aan lagere kosten kunnen we als volgt verklaren.

- De verleende subsidie door het Rijk voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer 2023 valt € 2,9 miljoen lager uit dan begroot voor de railconcessie. Bij het opstellen van de begroting was de verdeling tussen de railconcessie en busconcessie nog niet bekend en de transitievergoeding volledig opgenomen bij de railconcessie. Nu de verdeling bekend is, leidt dit tot een budgetneutrale verschuiving van de railconcessie naar de busconcessie.
- Binnen het budget voor sociale veiligheid was € 1,4 miljoen gereserveerd voor de hogere vaststelling van de verlening van 2022. Hiervoor was uiteindelijk maar € 0,3 miljoen nodig, waardoor het restant doorschuift als onderdeel van het meerjarenbudget voor sociale veiligheid.
- Voor de reguliere verlening voor exploitatie Rail vallen de lasten € 1,1 miljoen lager uit ten opzichte van de verlening op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder.
- Tegenover de lagere lasten staat voor € 3,6 miljoen aan verstrekte aanvullende verleningen voor het behalen van het nulresultaat op de railconcessie. De dekking komt vanuit bezuinigingen op de concessie Rail Haaglanden door de HTM uit eerdere jaren.
- Binnen assets was € 5,5 miljoen gereserveerd voor de invulling van de taakstelling van de HTM. De taakstelling is gehaald zonder dat daarvoor de reservering moest worden ingezet. Dit budget valt niet vrij, maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor deze concessie.
- Het resterende verschil € 0,2 miljoen aan lagere lasten wordt veroorzaakt door een aantal kleinere mutaties binnen assets, als gevolg van de voortgangsrapportage van de vervoerder ten opzichte van de verlening.

OV Busconcessie Rotterdam e.o.

Op basis van de voorlopige vaststelling van 2022 vallen de lasten lager uit. Dit wordt in 2023 gecorrigeerd voor € 2,7 miljoen. Daartegenover staan voor € 1,1 miljoen aan hogere lasten voor 2023 door het toepassen van de definitieve indexcijfers en € 0,2 miljoen meer aan eigen bijdrage TVOV.

OV Busconcessie Haaglanden stad

De verleende subsidie door het Rijk voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer 2023 valt € 2,9 miljoen hoger uit dan begroot voor de busconcessie. Bij het opstellen van de begroting was de verdeling tussen de railconcessie en de busconcessie nog niet bekend en volledig opgenomen bij de railconcessie. Nu de verdeling bekend is leidt dit tot een budgetneutrale verschuiving van de railconcessie naar de busconcessie. De hogere lasten van € 5,9 miljoen komen tevens door de aanvullende aanvragen voor het behalen van een nulresultaat voor desbetreffende concessie. Verder stijgen de lasten voor de verlening van 2023 met € 1,5 miljoen door het toepassen van de definitieve indexcijfers.
Op basis van de vaststelling van 2022 vallen de lasten lager uit. Dit wordt in 2023 gecorrigeerd voor € 0,8 miljoen.

OV Busconcessie Haaglanden Streek

De verwachte lasten voor de subsidie 2023 vallen € 2,5 miljoen hoger uit dan begroot door het toepassen van de definitieve indexcijfers. Op basis van de vaststelling van 2022 vallen de lasten lager uit. Dit wordt in 2023 gecorrigeerd voor € 0,4 miljoen.

OV Busconcessie Voorne Putten en Rozenburg

De verwachte lasten voor de subsidie 2023 vallen € 1,5 miljoen hoger uit dan begroot door het toepassen van de definitieve indexcijfers.

Regiotaxi en maatwerkvervoer

Voor regiotaxi was bruto begroot en waren de inkomsten opgenomen bij de overige inkomsten. Uiteindelijke zijn de inkomsten geboekt als negatieve lasten. Dit leidt tot een daling van de begrote lasten met € 6,5 miljoen.

Voor maatwerkvervoer was een bedrag van € 1,4 miljoen begroot. Hiervan is € 0,5 miljoen besteed, waardoor de lasten € 0,9 miljoen lager uitvallen. Dit komt doordat de gemeenten minder hebben aangevraagd dan verwacht. De resterende gelden blijven gereserveerd in de meerjarenbegroting voor het maatwerkvervoer.

Overige kosten

Onder de overige kosten is de post onvoorzien begroot. Deze post van € 2 miljoen is ingezet om de stijgende indexering van de busconcessies op te vangen. De kosten hiervan landen direct in de lasten voor de busconcessies en niet op deze begrotingspost, wat zorgt voor € 2 miljoen aan lagere lasten binnen de overige kosten. Daarnaast is er een bedrag begroot voor tarieven en chipkaartkosten. Van dit bedrag is € 0,2 miljoen niet aangewend in 2023. De huur van de Telexstraat die de gemeente Den Haag aan de MRDH in rekening brengt viel € 0,1 miljoen lager uit dan begroot. De lasten van de stimuleringsmaatregelen uit het transitieprogramma zijn € 3,7 miljoen hoger dan begroot. Het gaat hier om een budgetneutrale verschuiving tussen lasten over de jaren heen binnen het programma.

Lasten subtotaal exploitatie Beheer en Onderhoud Infra (verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 0,3 miljoen voordelig)

Dit wordt veroorzaakt door lagere lasten binnen het budget dat beschikbaar is voor het dynamisch reisinformatiesysteem.

Apparaatslasten

Aan directe salariskosten is € 0,7 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. Invulling van vacatures duurt langer dan verwacht door de krappe arbeidsmarkt.

Financiering

De rente heeft betrekking op de rentelasten van de door de MRDH aangetrokken leningen voor de investeringen

in railvoertuigen en -infrastructuur. Deze leningen zijn aangetrokken om door te kunnen lenen aan de regionale OV-bedrijven.

Baten

Marktconformiteitsopslag/Risico-opslag

De marktconformiteitsopslag van € 6,6 miljoen betreft een opslag van een aantal basispunten op het rentepercentage van de leningen die de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan regionale OV-bedrijven versterkte. Voor het jaar 2023 is van de ontvangen marktconformiteitsopslag een bedrag van € 2,0 miljoen toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Hiermee is de ondergrens van € 30 miljoen voor het jaar 2023 bereikt. De overige € 4,6 miljoen is conform begroting ingezet als baat binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Rente

Deze post heeft betrekking op de ontvangen rente op de leningen die verstrekt zijn aan regionale OV-bedrijven voor bussen, railvoertuigen en railinfrastructuur.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 36,5 miljoen nadelig)

In 2023 is de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) 2021 vastgesteld en dienden de vervoerders voor de BVOV 2022 de eindverantwoordingen in. In 2021 en 2022 had de MRDH de volledige lasten en opbrengsten opgenomen in de verantwoording op basis van de eerdere verstrekte beschikkingen door het Rijk. Nu deze lager uitvallen, worden deze verantwoorde baten bijgesteld, wat leidt tot een correctie van € 45,4 miljoen lagere baten.

Voor regiotaxi was bruto begroot en waren de inkomsten opgenomen bij de overige inkomsten. Uiteindelijk zijn de inkomsten geboekt als negatieve lasten. Dit leidt tot een daling van de begrote lasten met € 6,5 miljoen.

Daarnaast is in 2023 voor € 14,7 miljoen binnengekomen uit rente op de rekening-courant die niet was begroot. Het deel van de rente die bestemd is voor het programma Exploitatie bedraagt € 11,8 miljoen.

Het resterende verschil kan worden verklaard door een aantal kleinere onverwachte baten, zoals een boete voor een tekort aan exploitatiegeschikte metro's en niet gereden dienstregeling kilometers aan de RET, en inkomsten voor de weekendmetro van de gemeenten die via de MRDH lopen.

Risicoreserve financiering

Het saldo van baten en lasten bedraagt € 2 miljoen. Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen marktconformiteitsopslag wegens de aan de HTM, RET en EBS verstrekte geldleningen (zie ook de paragraaf financiering en treasury, paragraaf 3.3). Om de benodigde stand van de reserve te bereiken wordt € 2.000.000 toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie verder de toelichting in de paragraaf weerstandvermogen en risicobeheersing, paragraaf 3.1).

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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.



Nieuwe en langere OV-verbindingen

Het aantal inwoners van de metropoolregio groeit. Tot 2040 komen er 400.000 inwoners bij. Een deel van de nieuwe inwoners vindt een plek in het Central Innovation District (CID) en Binckhorst in Den Haag. In dit gebied komen er circa 25.000 nieuwe woningen en 30.000 arbeidsplaatsen bij. Bereikbaarheid is daarbij van essentieel belang. Om die reden kiezen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk voor een nieuwe tramverbinding.

NAAR VOORBURG EN DELFT

De nieuwe tram verbindt Den Haag CS straks met station Voorburg. De lijn loopt via de Binckhorstlaan en de Maanweg. Vanaf de Binckhorstlaan loopt hij dan ook via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg naar Rijswijk en Delft. Samen met het Rijk investeren de betrokken gemeenten en de MRDH hiervoor € 575 miljoen. Ook komt er een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de Binckhorst, gericht op voetganger, fiets en deelmobiliteit.

NAAR HET STRAND

Ook elders vernieuwing in het OV. Al bij de start in 2019 trok de nieuwe Hoekse Lijn al 23.000 reizigers per dag. Sinds 2023 loopt de lijn door tot aan het strand in Hoek van Holland. De metro rijdt nu in 37 minuten vanaf hartje Rotterdam (Beurs of Blaak) naar het strand.

2.2.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan?

De voortgang van de in de begroting 2023 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).	De Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement) wordt volgens huidige planning opgeleverd en in gebruik genomen in december 2024. In 2025 vindt de financiële afronding plaats, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en provincie Zuid-Holland. In 2023 voerden we voortgangsgesprekken met ProRail.
No-regret-maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting woningbouw.	De realisatie van twee grote fietskunstwerken is vertraagd vanwege inpassings- en aanbestedingskwesties (respectievelijk de Verlengde Velostrada en Trekvlietbrug). De planning voor start uitvoering is voor de Trekvlietburg in 2024 en voor de Verlengde Velostrada 2025. De busbaan wordt in 2024 gerealiseerd. Er is in 2023 een pilot voor de inzet van deelfietsen afgerond. De opgedane ervaringen bieden input voor een mogelijk vervolg in de toekomst.

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0.	Voor drie metropolitane fietsroutes voerden we verkenningen op routeniveau uit. Op de route Westland-Den Haag HS vindt aanvullend onderzoek plaats naar een alternatief tracé door Den Haag Zuidwest, oplevering mei. De route Westland-Monster-Den Haag is getemporiseerd vanwege complexe inpassingsvraagstukken. Besluitvorming over de twee routes, inclusief het vastleggen van samenwerkingsovereenkomsten, staat gepland in oktober 2024.
Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): metronet vaker en sneller rijden.	De scope van het project is herzien, inclusief het opstellen van de eisen aan de nieuwe metrovoertuigen. Verder is er een onderzoek gestart naar de renovatie van de metrowerkplaats (besluit daarover in 2024).

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Uitwerking van het technisch mogelijk maken van een frequentieverhoging op het samenloopdeel RandstadRail, daaraan gerelateerd het gekoppeld rijden van HTM-voertuigen op de lijnen 4 en (deels) 3.	✓	De uitwerking loopt. Besluitvorming over een keuzedocument buitenruimtemaatregelen en de faseringskeuze van lijnen volgt in 2024.
Herziening en voorbereiden realisatiebesluit project Metronet.	✓	De voorbereidingen voor herziening zijn afgerond en besluitvorming hierover volgt in 2024.Op basis daarvan kan een realisatiebesluit worden genomen.
Het realiseren van een no-regret-pakket aan maatregelen in het CID-gebied op het gebied van fiets, hubs en OV-doorstroming.	±	De realisatie van twee grote fietskunstwerken is vertraagd vanwege inpassings- en aanbestedingskwesties (respectievelijk de Verlengde Velostrada en Trekvlietburg). De planning voor start uitvoering is voor de Trekvlietburg in 2024 en voor de Verlengde Velostrada 2025. De busbaan wordt in 2024 gerealiseerd.
Realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).	✓	De realisatie loopt voor op schema met een verwacht oplevermoment voor 2025.

OV-ontwikkelprogramma's

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

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
HOV Ridderkerk, met als doel het versnellen van het openbaar vervoer.	Uitwerking van de infrastructurele maatregelen voor een R-net buslijn 346 (bestaande buslijn Ridderkerk-Rotterdam Zuidplein) zijn gaande en zullen bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de regio. Het verbetert ook de kwaliteit van het OV. Naast een betere doorstroming wordt deze buslijn comfortabeler en betrouwbaarder. Haltes krijgen een opwaardering naar R-nethaltes.
Upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.	In 2022 zijn voor beide projecten subsidie verleend en in 2023 is de voortgang gemonitord op basis van voortgangsrapportages. Realisatie wordt verwacht eind 2025.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Uitvoering geven aan de verwachte groei en kwaliteitsverbetering van het OV-netwerk via de OV-ontwikkelprogramma's, ter ondersteuning van de verstedelijkingsopgaven in deze gebieden. Met onder meer de ontwikkeldossiers Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam, Koningscorridor, metrostation/gebiedsontwikkeling Beurs en doorstroming OV.	✓	De OV-ontwikkelprogramma's draaien en de samenwerking tussen vervoerders, gemeenten en MRDH leidden tot onder meer: • een vastgesteld toekomstplan tramnet Rotterdam; • de start van een verkenning knooppunt Beurs; • de start van de vervanging spoorbeveiliging samenloopdeel; • de start van een onderzoek Zuidwestlandcorridor.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
		In het Programma OV NEXT worden OV-ontwikkeldossiers in samenwerking verder gebracht. In de doorontwikkeling van OV NEXT ligt de nadruk op samen sturing geven aan projecten en op de vraag hoe de grote OV-ontwikkelopgave gekoppeld wordt aan de verstedelijking en buitenruimte, en hoe die werkelijk kan worden uitgevoerd. Programma OV-ontwikkeling regio Rotterdam (POORR) vervult dezelfde rol als OV NEXT, waarbij in 2023 naast de verbinding met de thema's verstedelijking en buitenruimte ook de thema's verkeersveiligheid, 30 km/uur en energietransitie aan de OV-projecten zijn gekoppeld.
Realisatie kwaliteitsverbetering van vijf regionale OV-knooppunten, onder meer Spijkenisse Centrum ter bevordering van ketenmobiliteit.	±	Er is geen kwaliteitsverbetering gerealiseerd op vijf knooppunten in 2023. Er zijn meerdere startnotities afgerond. Gemeenten zijn deze nu verder aan het uitwerken voor een subsidieaanvraag, waarbij realisatie voorzien is in 2024. Op een enkel station vinden momenteel werkzaamheden plaats. Zo wordt op Spijkenisse Centrum gewerkt aan het busstation, de openbare ruimte en het metrostation. Veder verhuist een deel van de P+R-plekken naar de Heemraadlaan.
Realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam en enkele buslijnen onder meer buslijn 70 Rotterdam-Zuid.	±	Rotterdamse deel van de regio: Het realiseren van de versnellingsmaatregelen van tramlijn 25 (Rotterdam) is ondergebracht in het programma Plan Toekomstig Tramnet. Samen met RET werkt de gemeente Rotterdam de versnellingsmaatregelen voor buslijn 70 in 2024 verder uit. Daarnaast werkt RET aan een studie naar sneller halteren (oplevering studie 2024). Haagse deel van de regio: In het strategisch actieprogramma hebben de gemeente Den Haag, de MRDH en de HTM de gezamenlijke ambitie om de gemiddelde snelheid van tram en bus elk jaar met 1 km/uur te laten stijgen naar 25 km/uur. De ambitie is enerzijds ingegeven door de noodzaak om het OV efficiënter te maken en anderzijds om het OV aantrekkelijker te maken als aanzet naar de schaalsprong OV Den Haag. Als deelproject binnen dit programma is het sneller rijden over wissels beoogd. Doelstelling van het deelproject is het verantwoord versnellen van het rijden met de tram van 15 km/uur naar 25 km/uur.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
		Uit onderzoek blijkt dat de tram in de rechtdoorstand zonder consequenties met 25 km/uur over bepaalde wissels kan rijden en dat in de afbuigende richting een beperkte snelheid van 15 km/uur gehandhaafd moet worden. De HTM ontving in 2023 een subsidie om deze HSW-wissels zodanig aan te passen zodat de tram ook over deze wissels met 25 km/uur kunnen rijden. Boekje met maatregelen De gemeente Den Haag leverde in samenwerking met de HTM en de MRDH een 'boekje' op dat per stadsdeel de onderzochte maatregelen beschrijft en de bijbehorende uitwerking om het OV beter te laten doorstromen. Per maatregel is een beschrijving van het specifieke knelpunt, voorstel, doel en rijtijdwinst uitgewerkt. In 2024 zal hiervoor subsidie bij de MRDH worden aangevraagd. Eind 2023 is een start gemaakt met een position paper GOW30/ 50-30 km/uur. Dit moet inzichtelijk maken hoe het OV goed kan blijven doorstromen en dus kansen biedt, terwijl het overige (auto)verkeer wordt geherpositioneerd van 50km/uur naar 30 km/u. In 2024 moet het kader (netwerkstrategie) voor Den Haag bekend zijn. Hier kijken we ook naar de ervaringen in Amsterdam die op 8 december 2023 al zijn 'omgegaan' naar 30 km/uur.
Realisatie aanpassingen traminfra Hofplein Rotterdam voor een betere doorstroming.		De gemeente Rotterdam heeft een subsidieaanvraag voor doorstroming tram ingediend. Verlening is verwacht in 2024, realisatie is voorzien in 2025.

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. Bij deze realisatie helpen we de individuele gemeenten bij het opstellen van een voorkeurstracé, een schetsontwerp en een 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Circa 100 km metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.	Er zijn samenwerkingsovereenkomsten (SOK) gesloten voor vier routes. Met de ondertekening van de SOK Ridderkerk-Rotterdam in 2023 is daarmee in totaal 80 km vastgelegd in bestuurlijke afspraken, waarvan er 65 km voor maart 2026 gerealiseerd wordt.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Realisatie van een hoogwaardig en veilig metropolitaan fietsroutenetwerk (MFR), routes uit de eerste en tweede tranche van het MFR-programma worden uitgewerkt in een verkenning of planstudie op weg naar uitvoering.	✓	In 2023 werkten we samen met de gemeenten aan de afronding van vier verkenningen en een aanvullende studie voor de route Westland-Den Haag HS (tweede tranche). Dit voor een verdere uitwerking van complexe schakels en maatwerkafspraken hierover (eerste tranche) voor de acht routes binnen het programma als opmaat naar de planstudiefase.
Verstrekken van subsidie voor tracédelen uit de SOK op basis van een definitief ontwerp.	±	In 2023 zijn geen subsidieaanvragen ontvangen voor metropolitane fietsroutes en dus ook niet verleend.

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/uur, lopen, fietsen en verkeersveiligheid in de gemeenten.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
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 dat past in de buitenruimte.	Met het realiseren van het laatste deel van de Hoekse Lijn tot aan het strand, het ophalen van verbeterpunten bij reizigers voor de productie van de TINA-tram en de invoering van OVpay, waarmee reizigers gemakkelijker kunnen betalen in het OV, wordt het OV aantrekkelijker en beter toegankelijk.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Realisatie van tramlijn 19B naar de TU Delft.	±	Na de realisatie van het centrale gedeelte van lijn 19 tussen Leidschendam en Delft, en de vervanging van de St. Sebastiaansbrug in Delft wordt het laatste gedeelte in de TU-wijk nu aangelegd. In 2023 heeft de hernieuwde aanleg tijdelijk stilgelegen om nieuwe technische en logistieke uitdagingen, die tijdens de aanleg naar voren kwamen, te mitigeren. In 2023 kende de BCVa extra middelen toe voor de realisatie van tramlijn 19. De nieuwe planning is in januari 2024 bestuurlijk vastgesteld en gecommuniceerd. Voorziene realisatie en exploitatie van de tramlijn is nu tweede helft 2025.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Realisatie van de reconstructie van het metropolitaan OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam) ter bevordering van ketenmobiliteit.	±	Het nieuwe busstation is medio 2022 in gebruik genomen. De extra wachtruimte voor de vertrekhaltes en de uitbreiding van de fietsenstalling waren toen nog niet gerealiseerd. In 2023 is bekend geworden dat deze twee onderdelen worden ondergebracht in een 'werkpakket' van de uitvoerende partij dat in 2024 zal worden gegund. Ook de upgrade van het metrostation zit in dat werkpakket. De gemeente Rotterdam verwacht de subsidieaanvraag voor het metrostation medio 2024 bij MRDH in te dienen, zodat realisatie einde 2024 kan starten.
Realisatie van inframaatregelen voor de nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding door de Maastunnel Rotterdam en in Ridderkerk.	✓	De realisatie van een HOV-verbinding door de Maastunnel loopt op schema. De opening van het nieuwe HOV-tracé is voorzien op 8 april 2024. Tot 2025 worden maatregelen uitgewerkt voor de opwaardering van buslijn 146 naar een R-net buslijn 346 met start exploitatie in 2026. We verlenen subsidie aan de infrastructurele maatregelen. Als concessieverlener en opdrachtgever maakt de MRDH de exploitatie van deze R-netlijn mogelijk.
Realisatie van het deelprogramma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio met onder meer de bestelling van vijftig nieuwe trams, alsmede realisatie en deels nog uitwerking van het aanpassen van de traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16. Ook wordt een nieuwe remise op de GAVI-locatie (Guldenpad) in Den Haag uitgewerkt.	✓	We verleenden subsidie voor de verschillende deelprojecten/lijnen. Elk deelproject verkeert in een andere fase. Lijn 16 is bijna gerealiseerd, maar is nog niet geheel omgezet in subsidieverleningen. Lijn 1 is in het Haagse deel nagenoeg gerealiseerd en in Rijswijk en Delft in ontwikkeling/ ontwerpfase. Lijn 6 en lijn 12 bevinden zich in de ontwerpfase. De planologische en financiële voorbereidingen voor de remise Guldenpad zijn opgepakt.

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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.	De gemeente Westland kreeg via de Korte Termijn Aanpak (KTA) subsidie voor de werkgeversaanpak en vroeg aan voor doorstroming op afrit 6 van de A20. Deze subsidieaanvraag is in behandeling en wordt in 2024 beschikt. In 2023 zijn subsidies vastgesteld voor de doorstroming van onderstaande projecten van het regionale wegennet: • Krimpen aan den IJssel – Algeracorridor Grote Kruising; • Delft – Herinrichting Reinier de Graafweg; • Leidschendam – Voorburg – Verbindingsweg Stompwijk; • Rotterdam – HWN/OWN aansluiting A15 – Aveling.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Realisatie intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's).	✓	Er is één subsidie verleend voor een iVRI in Nissewaard en er is een aanvraag voor negen iVRI's in Capelle in behandeling. Deze worden verleend in 2024. In 2023 zijn de twee subsidies vastgesteld (volgend op oplevering van de projecten): • Provincie Zuid-Holland, KTA: dertien iVRI's; • Rijswijk – ombouw verkeerslichten naar iVRI's.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Realisatie reconstructie IJsselmondseknoop.	✓	De subsidie is aangevraagd, verleend en het project is opgeleverd.
Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor en in Westland.	±	De laatste subsidieaanvragen zijn in het laatste kwartaal van 2023 aangevraagd; de beschikkingen volgen in het eerste kwartaal van 2024. Voor versnellingsmaatregelen OV besloot de gemeente Westland geen subsidieaanvraag in te dienen. De in de KTA opgenomen gelden voor een deel van de MFR Westland-Rotterdam zijn gereserveerd tot het moment van subsidieaanvraag. De projecten waarvoor een subsidieaanvraag is ingediend, moeten binnen één jaar gestart zijn met realisatie.
Met de partners van Zuid-Holland Bereikbaar projecten uitvoeren die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave van het wegennet waarborgen en bijdragen aan de mobiliteitstransitie.	✓	Voor Zuid-Holland Bereikbaar is een samenwerkingsovereenkomst getekend. De samenwerking tussen partijen heeft tot doel het (doen) realiseren van het gezamenlijke Programma Zuid-Holland Bereikbaar (Programma ZHB). Het 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. Jaarlijks stelt ZHB samen met de partners van ZHB een jaarplan op. Daarin staan de activiteiten voor het betreffende jaar. Het jaarplan 2023 Zuid-Holland Bereikbaar is op 14 december 2022 door de BcVa goedgekeurd. Met het uitvoeren van het jaarplan 2023 is invulling gegeven aan deze activiteit. Daarnaast is iedere infrabeheerder zelf verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen.

Regionaal basisnetwerk fiets

Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km fietspad. Op basis van het regionale basisnetwerk fiets kunnen gemeenten de komende jaren subsidie tot maximaal 50% subsidie aanvragen om fietspaden in het netwerk te verbeteren.

De MRDH verleent subsidie voor verbeteringen op het regionale basisnetwerk fiets op basis van de samen afgesproken inhoudelijke randvoorwaarden. Wegbeheerders voeren de verbeteringen aan de fietspaden uit.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023

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

HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?

In 2023 zijn de volgende subsidies vastgesteld (volgend op oplevering van de projecten).

- Delft: verbreding fietspad noordelijke Buitenwatersloot (0,1 km).
- Den Haag: verbeteren fietssterroute Scheveningen (2,4 km).
- Den Haag: fietsvoorzieningen Ringelwikke (0,8 km).
- Den Haag: fietsvoorzieningen Postenkade Den Haag (0,6 km).
- Krimpen a/d IJssel: busvoorzieningen en fietsoversteek Boerhaavelaan (0,1 km).
- Krimpen a/d IJssel: fietsroute Vincent van Goghlaan fase 1 - fietspad naar Ouverturelaan (0,35 km).
- Nissewaard: reconstructie Borgtweg (0,55km).
- Ridderkerk: fietspaden Rijksstraatweg (3,8 km).
- Ridderkerk: fietspaden Rijksstraatweg Ridderkerk fase 3 te Rijsoord (0,8 km).
- Rijswijk: fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten) fase 3 (0,3 km).
- Rijswijk: herinrichting Steenlaan (0,6 km).
- Rotterdam: fietspad Schiedamseweg zuidzijde (MFR) (1,25 km).
- Schiedam: aanleg en asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan (0,75 km).
- Wassenaar: verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg (1,5 km).
- Westland: fietspad van de 'Oostelijke Randweg' te De Lier (1,4 km).
- Provincie Zuid-Holland: snelfietsroute F15 IJsselmonde (traject van 18 km).

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
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.	✓	De gemeente Zoetermeer heeft op de sluitingsdatum via de KTA subsidie aangevraagd voor een fietsenstalling bij station Zoetermeer Centrum.

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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.	In 2023 zijn de volgende 24 subsidies vastgesteld (volgend op oplevering van de projecten). • Barendrecht: herinrichting Boerhaavelaan. • Barendrecht: kruispunt Avenue Carnisse/Zuidersingel/Reling. • Capelle aan den IJssel: schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg. • Capelle aan den IJssel: bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan. • Capelle aan den IJssel: verkeersveiligheid (SPUK) 2021. • Delft: verkeersveiligheid (SPUK) 2021. • Delft: verkeersmaatregelen Delflandplein. • Delft: verkeersmaatregelen Noordeindseweg. • Delft: Nieuwe Plantage. • Den Haag: blackspot Berensteinlaan/Melis Stokelaan. • Den Haag: NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug/President Kennedylaan. • Den Haag: schoolomgeving Den Haag (deel 10). • Den Haag: NWHR 3 - President Kennedylaan/Stadhouderslaan. • Den Haag: kruispunt Laan van Meerdervoort/Regentesselaan. • Krimpen a/d IJssel: verkeersveiligheidsmaatregelen Gouden Regen e.o. • Leidschendam-Voorburg: verkeersveiligheid (SPUK) 2021.

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
	• Maassluis: verkeersveiligheid (SPUK) 2021. • Midden-Delfland: verkeersveiligheid (SPUK) 2021. • Ridderkerk: inrichting schoolzones 2022. • Ridderkerk: verkeersveiligheid (SPUK) 2021. • Rotterdam: black spot Maasboulevard/uitrit Shell. • Rotterdam: blackspot Heemraadsingel/Beukelsdijk. • Westland: verkeersveiligheid (SPUK) 2021. • Westland: verkeersveiligheid Hollewatering, Kwintsheul.
Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.	De inzet zorgde voor groei in het aantal deelnemende scholen van twaalf scholen. Het deelnamepercentage is 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.	De inzet voor Totally Traffic zorgde voor groei in aantal deelnemende scholen ten opzichte van 2022 (er was sprake van mindere deelname door de nawerking van covid19-maatregelen). Het deelnamepercentage is nu 33%.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Uitvoeren van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). De inzet is vooral gericht op het veiliger maken van de fietsinfrastructuur en het inrichten van wegen conform het principe Duurzaam Veilig. De MRDH voorziet bij de derde tranche van de Rijksinvesteringsimpuls (SPV) in cofinanciering.	✓	De gemeenten ontvangen diverse subsidies voor het verbeteren van de (fiets)infrastructuur.
Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de metropoolregio.	✓	De derde tranche van de investeringsimpuls moet nog worden opgestart door het ministerie van I&W.
Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic en SCHOOL op SEEF.	✓	De inzet zorgde voor groei in het aantal deelnemende scholen. Het deelnamepercentage is 44%.
Vanuit het accountmanagement samen met gemeenten scholen activeren deel te nemen aan gedragsbeïnvloedingsprogramma's.	✓	De inzet zorgde ervoor dat meer basisscholen deelnamen aan SCHOOL op SEEF en dat er weer groei zit in deelname aan Totally Traffic. Verder zien we dat gemeenten komende jaren meer gaan inzetten in gedragsbeïnvloeding. Dit is terug te zien in het aantal aanmelding 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
We investeren in doorstromingsmaatregelen voor het OV om ervoor te zorgen dat de reistijd in het OV wordt verkort.	De beoogde maatregelen die momenteel verder worden uitgewerkt dienen bij te dragen aan een reistijdwinst, waardoor de kwaliteit van het OV wordt verbeterd en daardoor aantrekkelijker wordt voor de reizigers. *Rotterdam:* In 2023 troffen gemeente Rotterdam, RET en MRDH voorbereidingen voor draagvlak om een belangrijke doorstromingsmaatregel verder uit te werken met de intentie deze ook werkelijk uit te voeren. Het gaat om volledige baanafscherming op de Laan op Zuid, totaal circa 3 km. *Den Haag:* In het strategisch actieprogramma hebben gemeente Den Haag, MRDH en HTM de gezamenlijke ambitie om de gemiddelde snelheid van tram en bus elk jaar met 1 km/uur te laten stijgen naar 25 km/uur. HTM ontving in 2023 een subsidie om wissels zodanig aan te passen dat ook over deze wissels trams met 25 km/uur kunnen rijden.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Verder uitwerken van de aanpak versnelling OV, onder meer gestart als onderdeel van het Transitieprogramma OV en corona.	✓	*Rotterdam:* We deden samen met gemeente Rotterdam en RET een verkenning naar maatregelen die bijdragen aan de doorstroming van tram en bus. Dit leidde tot een omvangrijke lijst aan verschillende type maatregelen die aan doorstroming kunnen bijdragen. Een pakket aan maatregelen voor tramlijn 25 en buslijn 70 is verder uitgewerkt in 2023.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
		Het verder brengen naar een definitief ontwerp en het realiseren van versnellingsmaatregelen van tramlijn 25 (in Rotterdam) is ondergebracht in het programma Plan Toekomstig Tramnet, dat in 2024 verder wordt opgepakt. Versnellingsmaatregelen buslijn 70 worden vanaf Q2 2024 verder uitgewerkt. Daarnaast werkt RET aan een studie naar sneller halteren (oplevering studie 2024). *Den Haag:* In het strategisch actieprogramma hebben gemeente Den Haag, MRDH en HTM de gezamenlijke ambitie om de gemiddelde snelheid van tram en bus elk jaar met 1 km/uur te laten stijgen naar 25 km/uur. De ambitie is enerzijds ingegeven door de noodzaak om het OV efficiënter te maken en anderzijds om het OV aantrekkelijker te maken als aanzet naar de schaalsprong OV Den Haag. Als deelproject binnen dit programma is het sneller rijden over wissels beoogd. Doelstelling van het deelproject is het verantwoord versnellen van het rijden met de tram van 15 km/uur naar 25 km/uur. Uit onderzoek blijkt dat de tram in de rechtdoorstand zonder consequenties met 25 km/uur over bepaalde wissels kan rijden en dat in de afbuigende richting een beperkte snelheid van 15 km/uur gehandhaafd moet worden. HTM ontving in 2023 een subsidie om deze HSW-wissels zodanig aan te passen dat ook over deze wissels trams met 25 km/uur kunnen rijden. *Boekje met maatregelen* De gemeente Den Haag leverde in samenwerking met de HTM en de MRDH een 'boekje' op dat per stadsdeel de onderzochte maatregelen beschrijft en de bijbehorende uitwerking om het OV beter te laten doorstromen. Per maatregel is een beschrijving van het specifieke knelpunt, voorstel, doel en rijtijdwinst uitgewerkt. In 2024 zal hiervoor subsidie bij de MRDH worden aangevraagd. Eind 2023 is een start gemaakt met een position paper GOW30/ 50-30 km/uur. Dit moet inzichtelijk maken hoe het OV goed kan blijven doorstromen en dus kansen biedt, terwijl het overige (auto)verkeer wordt geherpositioneerd van 50km/uur naar 30 km/uur. In 2024 moet het kader (netwerkstrategie) voor Den Haag bekend zijn. Hier kijken we ook naar de ervaringen in Amsterdam die op 8 december 2023 al zijn 'omgegaan' naar 30 km/uur.

2.2.2 Wat heeft het gekost?

(Bedragen in euro's)

PROGRAMMA 2 INFRASTRUCTUUR VERKEER EN OPENBAAR VERVOER	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023	PRIMAIRE BEGROTING 2023	REALISATIE 2022
Lasten					
Projectkosten Verkeer					
Verkeersmanagement en wegenstructuur	14.675.672	-5.696.412	20.372.084	47.898.974	16.993.722
Fiets- en ketenmobiliteit	7.822.090	-1.292.165	9.114.255	30.559.250	8.195.257
Verkeersveiligheid	11.761.169	-85.857	11.847.026	8.990.115	6.033.030
Subtotaal Verkeer	**34.258.932**	**-7.074.433**	**41.333.365**	**87.448.339**	**31.222.008**
Projectkosten OV					
Netwerk Openbaar Vervoer	44.019.748	-5.674.787	49.694.535	52.135.873	23.190.433
Subtotaal OV	**44.019.748**	**-5.674.787**	**49.694.535**	**52.135.873**	**23.190.433**
Apparaatslasten					
Directe kosten personeel	1.369.406	-86.376	1.455.782	1.392.148	1.343.622
Subtotaal Apparaatslasten	**1.369.406**	**-86.376**	**1.455.782**	**1.392.148**	**1.343.622**
Totaal lasten	**79.648.086**	**-12.835.596**	**92.483.682**	**140.976.360**	**55.756.063**
Baten					
Onttrekking fonds BDU	74.445.876	-16.530.922	90.976.798	140.976.360	53.853.886
Onttrekking mobiliteitsfonds	0	0	0	0	0
Overige inkomsten	5.202.210	3.695.326	1.506.884	0	1.902.178
Totaal baten	**79.648.086**	**-12.835.596**	**92.483.682**	**140.976.360**	**55.756.063**
Gerealiseerd resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Lasten

Projectkosten verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur *(verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 5,7 miljoen voordelig)*

De realisatie van € 14,7 miljoen bestaat voornamelijk uit de volgende posten.

- De grootste besteding in 2023 is die aan de A16 Rotterdam, de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16, van € 9,3 miljoen. De bijdrage van de MRDH aan de A16 Rotterdam van € 64,9 miljoen is al volledig betaald, het bestedingsritme gaat uit van een openstelling van de weg eind 2025.
- Daarnaast is in 2023 het project Reconstructie IJsselmondse Knoop voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard afgerond. In 2023 is de subsidie aan dit project van € 5,25 miljoen als besteding verantwoord. Vaststelling en afrekening vindt in 2024 plaats.
- Het laatste grotere project boven € 1 miljoen, dat in 2023 tot besteding is gekomen, is de aansluiting A15-Aveling in het kader van de aansluiting van het hoofdwegennet met het onderliggend wegennet (HWN/OWN). De subsidieverlening en vaststelling vond in 2023 plaats en bedraagt afgerond € 1 miljoen.
- Binnen het programma Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) is in 2023 € 1,6 miljoen besteed, hoofdzakelijk aan het pilotproject Certificering Autonoom Vervoer in de Openbare Ruimte (CAVIDOR).
- Daarnaast was er sprake van een negatieve last van € 3,6 miljoen vanwege lagere werkelijke kosten H6-weg gemeente Rotterdam. De kosten waren na afronding van het project in 2021 al volledig verantwoord en worden nu gecorrigeerd.

De realisatie is lager (€ 5,7 miljoen) ten opzichte van de gewijzigde begroting. Dit zijn de belangrijkste verschillen.

- In de begroting was geen rekening gehouden met de negatieve last van € 3,6 miljoen vanwege lagere werkelijke kosten H6-weg gemeente Rotterdam.
- De begroting hield nog rekening met de afrekening van een project, wat deels binnen de subsidiecategorie Verkeersmanagement en wegenstructuur en deels binnen de subsidiecategorie Fiets was geprogrammeerd. Het onderdeel verkeersmanagement en wegenstructuur binnen dit project was echter al in eerdere jaren gerealiseerd. Daardoor is in 2023 € 0,9 miljoen verschoven naar de categorie Fiets.
- Voor € 0,5 miljoen was er sprake van vrijval als gevolg van een lagere vaststellingen.
- Voor wat kleinere projecten was er enerzijds sprake van een lagere realisatie vanwege vertraging bij de verantwoording en anderzijds was er sprake van een hogere realisatie vanwege sneller dan verwachte verantwoording en bevoorschotting.

De realisatie in 2023 is iets lager dan in 2022. De jaarlijkse bestedingen fluctueren en zijn afhankelijk van de voortgang van projecten waarvoor subsidiebeschikkingen zijn afgegeven.

Fiets- en ketenmobiliteit *(verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 1,3 miljoen voordelig)*

De realisatie van € 7,8 miljoen bestaat uit een veertig tal lopende subsidieprojecten, waarvan acht projecten van vijf gemeenten met een besteding van meer dan € 0,2 miljoen:

- fietspad Oostelijke Randweg en fietsstroken Veilingweg De Lier, gemeente Westland;
- uitbreiden P+R metrostation Heemraadlaan en reconstructie Borgtweg, Gemeente Nissewaard;
- fietsenstalling Kralingsezoom, gemeente Rotterdam;
- realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg, gemeente Voorne aan Zee;
- sterroutes fiets Den Haag-Wateringseveld en Scheveningen, gemeente Den Haag.

De lagere realisatie (€ 1,3 miljoen) ten opzichte van de gewijzigde begroting komt grotendeels doordat in de begroting rekening was gehouden met de bevoorschotting van het project Snelfietsroute Algerabrug-Capelsebrug van de gemeente Capelle aan den IJssel voor € 1 miljoen. Op basis van de werkelijke projectvoortgang konden nog geen bestedingen worden verantwoord. Het project start in 2024.

De realisatie in 2023 is in lijn met de realisatie van 2022.

Verkeersveiligheid *(verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 0,1 miljoen voordelig)*

De realisatie van € 11,8 miljoen bestaat uit de volgende posten.

- Vijftig infrastructurele gemeentelijke projecten met een gezamenlijke besteding van € 8,7 miljoen, waarvan tien projecten met een besteding van meer dan € 0,2 miljoen:
  - gemeente Den Haag:
    + Noordwestelijke Hoofdroute: reconstructie van kruispunt President Kennedylaan-Stadhouderslaan;
    + Noordwestelijke Hoofdroute: kruisingen Houtrustbrug en President Kennedylaan;
    + blackspot Beresteinlaan-Melis Stokelaan;
    + blackspot Loosduinsekade-Zuiderparklaan;
    + verkeersmaatregelen Stationsbuurt/ Schilderwijk;
  - gemeente Leidschendam-Voorburg:
    + Verbindingsweg Stompwijk;
  - gemeente Rotterdam:
    + verleggen Colosseumweg;
    + herinrichting 1e Middelandstraat-Henegouwerlaan;
  - gemeente Vlaardingen:
    + Marathonweg Nieuw Waterland;
  - Port of Rotterdam:
    + Herinrichting kruising Moezelweg/ Merwedeweg.
- Verkeerseducatie, onder meer via de programma's SCHOOL op SEEF (basisschool) en Totally Traffic (middelbare school) € 1,3 miljoen.
- Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op basis van de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 (SPUK) € 1,8 miljoen.

De realisatie is nagenoeg gelijk aan de gewijzigde begroting.

De realisatie in 2023 is € 5,7 miljoen hoger dan die van 2022. De jaarlijkse bestedingen zijn afhankelijk van de voortgang van projecten waarvoor subsidiebeschikkingen zijn afgegeven. Het betrof gemiddeld genomen wat grotere projecten in 2023.

'In 2023 zijn zeven OV-projecten vastgesteld en betaald, waarvan drie betrekking hadden op R-net en twee op haltetoegankelijkheid'

Projectkosten openbaar vervoer

In 2023 zijn zeven OV-projecten vastgesteld en betaald, waarvan drie betrekking hadden op R-net en twee op haltetoegankelijkheid. Daarnaast is de aanleg van de tramkeerlus op het Wilhelminaplein in Rotterdam afgerond en is de grootschalige verbouwing van OV-knoop Rodenrijs succesvol afgerond.

In 2023 zijn zeven beschikkingen afgegeven voor OV-projecten. Naast aanpassing van haltes en haltemeubilair ging de aandacht ook uit naar de grote projecten HOV Maastunnel, het verplaatsen van tramhaltes op de Laan van Zuid (beiden in Rotterdam) en de pilot Energiebank voor de RET. In het kader van OV-versnellingsmaatregelen ontving de HTM een subsidie voor het aanpassen van wissels.

Netwerk openbaar vervoer *(verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 5,7 miljoen voordelig)*

De belangrijkste verschillen zijn als volgt.

- De lasten voor lijn 19 vielen in 2023 € 6,9 miljoen hoger uit. Dit komt doordat de verwachte hogere kosten in 2023 nog niet konden worden meegenomen in de tweede bestuursrapportage. Het besluit om het budget voor lijn 19 op te hogen was op dat moment nog niet genomen.

- De realisatie van de projecten Hoekse Lijn, systeemsprong en reconstructie metrostation Spijkenisse Centrum is qua planning achtergebleven voor totaal € 8 miljoen, waardoor de lasten naar 2024 doorschuiven. Voor de Hoekse Lijn komt het onder meer doordat de aanvraag voor indexering van de gemeente Rotterdam nog niet is ontvangen.
- Voor de projecten CID/Binckhorst, Stadsbrug Rotterdam en Oude Lijn en Knooppunten was in 2023 budget beschikbaar voor studiekosten. Dit budget is voor € 3,9 miljoen niet ingevuld. De studiekosten zijn onderdeel van de taakstellende projectbudgetten. De onderbesteding zal dus leiden tot een verschuiving in jaren, maar niet tot het vrijvallen van middelen.
- Daarnaast leiden diverse kleinere mutaties tot € 0,7 miljoen aan lagere lasten in 2023.

De hogere lasten in 2023 ten opzichte van 2022 kunnen voor het grootste gedeelte worden verklaard door de hogere bestedingen aan lijn 19 (€ 15,3 miljoen) en INTHR, ofwel Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio, (€ 6 miljoen) in 2023.

De realisatiecijfers van het programma infrastructuur worden voor een belangrijk gedeelte bepaald door een aantal grote projecten. De onderstaande tabel laat de voortgangspercentages zien van de grootste zeven projecten die op dit moment in de realisatiefase zitten.

Het project Hoekse Lijn is grotendeels afgerond. De laatste kosten moeten worden gemaakt voor indexering richting gemeente Rotterdam. De voortgang van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) is in 2022 vooral toe te schrijven aan de realisatie van Lijn 16. De bijdrage van de MRDH aan de A16 Rotterdam is al volledig betaald, maar de realisatie loopt nog door tot en met 2025. Het budget voor Lijn 19 is in 2023 met € 14 miljoen verhoogd om de realisatie op het TU-terrein die in 2023 is gestart mogelijk te maken. De voortgang van de St. Sebastiaansbrug in Delft heeft vooral betrekking op de afronding van de laatste openstaande punten en wacht op de definitieve afrekening in 2024. Het project systeemsprong sneltramtraject is momenteel in uitvoering. Door de budgetverhoging voor indexering in 2023 geeft de voortgang in procenten een vertekend beeld, want er is wel degelijk voortgang geboekt. Voor busstation Hart van Zuid was de voortgang vorig jaar te optimistisch ingeschat, dit is in 2023 gecorrigeerd.

Apparaatslasten

De directe salariskosten zijn nagenoeg conform begroting gerealiseerd.

	TOTALE BIJDRAGE MRDH VOOR PROJECT	VOORTGANG PROJECT IN 2022	VOORTGANG PROJECT IN 2023	BATEN/LASTEN 2023
Hoekse Lijn	€ 410.734.814	100%	100%	€ (100.715)
Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio	€ 129.600.000	15%	25%	€ 12.493.537
A16 Rotterdam	€ 64.895.302	57%	72%	€ 9.344.923
Lijn19	€ 68.450.000	83%	88%	€ 14.991.503
Sebastiaansbrug	€ 27.000.000	97%	97%	€ (164.845)
Systeemsprong Sneltramtraject	€ 16.339.086	90%	86%	€ 1.725.658
Busstation Hart van Zuid	€ 12.000.000	100%	96%	€ (480.000)
Totaal				**€ 37.810.061**

Baten

Overige inkomsten (verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 0,8 miljoen voordelig)

Dit komt mede door een vordering op de TU Delft voor hun bijdrage voor Lijn 19 van € 1,4 miljoen op basis van de voortgang van het project.
Voor de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 (SPUK) was de realisatie van de Rijksbijdrage € 0,6 miljoen lager dan begroot op basis van de voortgang van de projecten.

Daarnaast is in 2023 voor € 14,7 miljoen binnengekomen uit rente op de rekening-courant die niet was begroot. Het deel van de rente die bestemd is voor het programma Infrastructuur bedraagt € 2,9 miljoen.

De inkomsten zijn in 2023 nagenoeg gelijk aan de inkomsten in 2022.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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.

2.3.1 Wat wilden we bereiken en wat hebben ervoor gedaan?

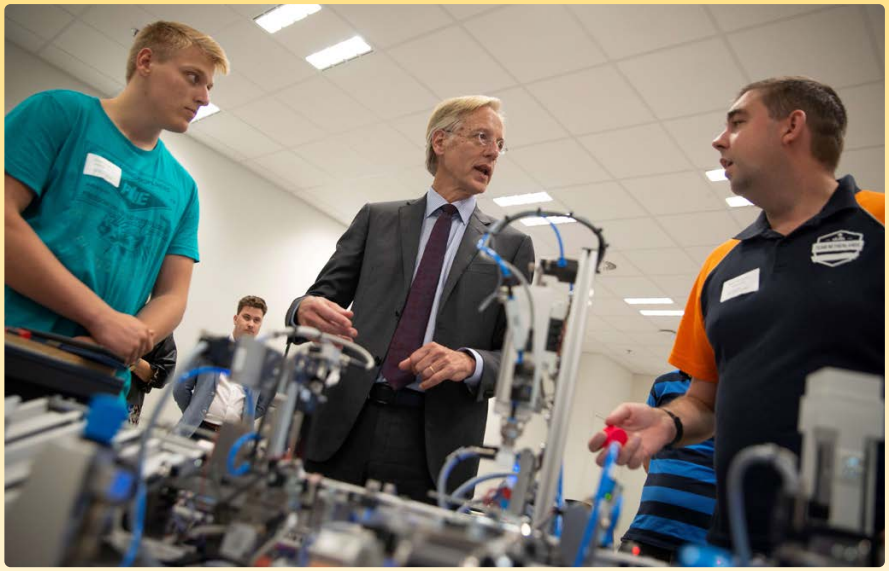
De voortgang van de in de begroting 2023 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

2.3.1.1 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. Voor een betere aansluiting tussen onderwijs en 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.

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.



Onderwijs en arbeidsmarkt komen steeds dichter tot elkaar

De snelgroeiende en nog sneller veranderende economie vereist goed opgeleide mensen. Bestaande én nieuwe medewerkers met nieuwe kennis en vaardigheden. Het vereist van opleidingen dat ze nauw aansluiten op de veranderende arbeidsmarkt. Een uitdaging die onderwijs, kennisinstellingen, bedrijfsleven én overheden gezamenlijk oppakken.

IMPULS VOOR ACHT CAMPUSSEN

In 2023 kwam vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) € 20,4 miljoen beschikbaar voor die samenwerking tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Goed nieuws voor acht mbo- en hbo-campussen in de regio. Deze publiek-private-samenwerkingen op het gebied van ICT, tuinbouw en energietransitie krijgen met deze financiële impuls volop mogelijkheden om jongeren op te leiden voor de banen van de toekomst, om bestaand personeel bij te scholen en ondersteuning te bieden aan om- en bijscholingstrajecten. De MRDH investeerde in deze campussen en in de totstandkoming van de projecten die toegekend zijn. Later in het jaar bezocht minister Dijkgraaf van OC&W, op uitnodiging van de MRDH World Horti Center in Naaldwijk. "Erg mooi om de innovatie in tuinbouwtechnologie te zien, hoe het onderwijs hier goed op de arbeidsmarkt aansluit, en hoe studenten daarbij samenwerken", concludeerde hij.

GEOTHERMIE VERSNELLEN

Eerder in het verslagjaar ontving de Energy Cave-campus een projectbijdrage van de MRDH. Deze campus in Rijswijk zet zich in om kennisdeling en educatie over en de ontwikkeling en innovatie van geothermie te versnellen. Bij geothermie wordt duurzame warmte uit de ondergrond gebruikt om gebouwen en kassen te verwarmen.

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.	Via de cofinanciering van campusversterkingsprojecten en het organiseren van campusnetwerksessies verbeteren we de samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven. Daarnaast leidde de bijdrage van de MRDH aan de groeifondsprojecten mede tot een toekenning van € 20,4 miljoen aan campussen in het MRDH-gebied.
Jaarlijks nemen minimaal duizend studenten en 250 bedrijven deel aan campus(innovatie)opdrachten en -programma's.	Voor de twee projecten die in 2023 van start zijn gegaan, geldt dat er 550 leerlingen uit het primair en voortgezet onderwijs geïnspireerd zijn over de campussen, driehonderd studenten lessen en projecten volgden en dat er dertig bedrijven zijn betrokken. Daarnaast liepen er in 2023 nog vier projecten die al eerder zijn gestart. Van die projecten zijn de precieze aantallen nog niet bekend, omdat hiervoor in de projecten geen resultaten zijn geformuleerd. In 2024 zullen deze projecten hierop ook worden bevraagd.
Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.	We hebben campussen in onze regio verder versterkt, onder meer door projectontwikkeling. Het totaal aantal versterkte campussen is veertien. In 2023 zijn projectbijdragen verleend aan: 1. Energy Cave (gemeente Rijswijk); 2. digitale samenwerking Rijnmondse energietransitiecampussen en fieldlabs (gemeente Rotterdam); 3. vraaggestuurde aanpak LLO Digitalisering Greenport Horti Campus, gemeente Westland; 4. versterken en verbeteren Dutch Innovation Community (gemeente Zoetermeer). Dit zijn lopende projecten waarmee campussen in de regio in 2023 zijn versterkt: 1. Energie & Mobiliteit Delft (I-EM Delft, gemeente Delft); 2. Energietransitielab (gemeente Rotterdam); 3. Biotech Campus Delft (gemeente Delft); 4. Dutch Fresh Port Campus, thema verslogistiek (gemeente Barendrecht).

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten.	✓	De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft aan vier campusprojecten bijdragen verleend: 1. Energy Cave, gemeente Rijswijk; 2. versterken en verbeteren Dutch Innovation Community, gemeente Zoetermeer; 3. vraaggestuurde aanpak LLO Digitalisering Greenport Horti Campus, gemeente Westland; 4. digitale samenwerking Rijnmondse energietransitiecampussen en fieldlabs, gemeente Rotterdam.
We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling.	✓	De MRDH organiseerde in 2023 de volgende drie campusnetwerkbijeenkomsten: • 30 maart 2023, thema: flexibilisering van het onderwijs. Locatie: World Horti Center, Westland; • 29 juni 2023, thema: onderwijs en bedrijfsleven samenwerking in de praktijk. Locatie: Horti Science Park, Lansingerland; • 30 november 2023, thema: campussen en gebiedsontwikkeling. Locatie: Innovatie District Delft.
We ondersteunen drie aanvragen uit het Nationaal Groeifonds (NGF), waarin acht mbo- en hbo-campussen op het gebied van glastuinbouw, energietransitie en digitalisering de krachten sectoraal bundelen. Met als doel de opschaling van publiek-private samenwerking in het beroepsonderwijs te realiseren en daarmee voldoende én goed geschoolde mensen op te leiden voor het mkb.	✓	De MRDH zette de bureaus Haute Equipe en Nehem in om de drie consortia, die een aanvraag voor opschaling van hun campus bij het Nationaal Groeifonds (NGF) hebben gedaan, te ondersteunen bij het schrijven van hun projectaanvragen. Deze ondersteuning zorgde ervoor dat de aanvragen met succes zijn ingediend en gehonoreerd. Hiermee is in totaal € 20,4 miljoen vanuit het NGF toegekend aan deze campussen.
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.	✓	De in 2022 ontwikkelde toolkit is ter beschikking gesteld aan de campussen om die te gebruiken. De folder wordt regelmatig door campussen, maar ook vanuit de MRDH, ingezet bij netwerkbijeenkomsten en is ook gebruikt bij de NGF aanvragen ter ondersteuning van de campussen om te laten zien van welk ecosysteem zij deel uitmaken.

Leven Lang Ontwikkelen programma (LLO)

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

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023

Verbeterd aanbod LLO op de campussen en bij andere grote mbo- en hbo-opleiders in de regio.

HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?

Er is een bijdrage verleend aan drie groeifondsprojecten met een leven lang ontwikkelen-component:

1. vraaggestuurde aanpak LLO Digitalisering Greenport Horti Campus (gemeente Westland);
2. digitale samenwerking Rijnmondse energietransitiecampussen en fieldlabs (gemeente Rotterdam);
3. versterken en verbeteren Dutch Innovation Community (gemeente Zoetermeer).

Daarnaast zijn in 2023 de volgende lopende projecten voortgezet die bijdragen aan het LLO-aanbod in de regio.

1. Passend mbo een Leven Lang voor Food & Agrologistiek (gemeente Vlaardingen).
2. LLO Let's change the face of food waste (gemeente Rotterdam).
3. Dutch Fresh Port Werkt! (gemeente Barendrecht).
4. Werken aan de digitale toekomst van de Nederlandse tuinbouwketen (gemeente Westland).
5. Next Healthcare Professional Fase 1: zorgmedewerkers leren werken met digitale technologie (gemeente Rotterdam).
6. Bouwsteen Zorg Innovatie Academie (ZIA): leven lang ontwikkelen voor mbo zij-instromers en doorstromers in de zorg (gemeente Vlaardingen).
7. LivingLab SchieDistrict mechatronica (gemeente Schiedam).

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Meer werkenden en werkzoekenden volgen een omscholing- en bijscholingstraject.	Zie het vorige resultaat. Dat gaat ook over leven lang ontwikkelen (LLO). Er is niet direct in nieuwe LLO-projecten geïnvesteerd in 2023, wel zijn lopende projecten voortgezet. Verder hebben de drie NGF-projecten elk een LLO-component. Op deze manier dragen we bij aan het LLO-aanbod in de regio en vergroten we het aantal mensen dat hieraan kan deelnemen.
Jaarlijks ronden minimaal 1.300 werkenden en zij-instromers een omscholing of bijscholingstraject aan een campus af.	Zie het vorige resultaat. Dat gaat ook over LLO. Er is niet direct in nieuwe LLO-projecten geïnvesteerd in 2023, wel zijn lopende projecten voortgezet. Verder hebben de drie NGF-projecten elk een LLO-component. Op deze manier dragen we bij aan het LLO-aanbod in de regio en vergroten we het aantal mensen dat hieraan kan deelnemen.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
We leveren een financiële bijdrage aan minimaal vier LLO-projecten per jaar, in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo- en/of hbo-campus.	±	Er zijn in 2023 geen LLO-projecten gefinancierd. De focus in de regio lag sterk op de aanvragen bij het NGF en daarin worden ook LLO-deelprojecten meegenomen. De verwachting is dat er in 2024 wel weer LLO-projecten gerealiseerd worden, afhankelijk van de vraag vanuit de MRDH-gemeenten.
We voeren een verkenning uit naar projecten in het primair en voortgezet onderwijs die regionaal de instroom op mbo- en hbo- campussen bevorderen.	✓	De uitvoering en oplevering van deze verkenning was in handen van bureau SEOR. De conclusies, ook al in de bestuurscommissie gedeeld, zijn: • er zijn relatief weinig promotie-initiatieven gericht op het primair onderwijs; • er zijn relatief weinig promotie-initiatieven expliciet gericht op ouders en meisjes/leerlingen met een migratieachtergrond; • er is verbeterpotentieel in mate van praktijkgerichtheid van de activiteiten; • in Voorne aan Zee en Zoetermeer zijn er minder activiteiten en zijn die ook minder praktijkgerichtheid; • grofweg de helft van de leerlingen zit op een vmbo-locatie waarop geen 'hard' techniekprofiel wordt aangeboden.

Wat deden we daarvoor?

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
	✓	In het Uitvoeringsprogramma EV 2024 is op basis van het onderzoek de gekozen inzet van de MRDH: jaarlijks kinderen op primair onderwijs- (PO) en voortgezet onderwijs (VO)-niveau via techniek & IT promotieactiviteiten kennis laten maken met de regionale mbo- en hbo-campussen en betrokken bedrijven.
We voeren een verkenning uit naar mogelijke nieuwe samenwerkingspartners in de regio die skills-opleidingen aanbieden in relevante sectoren. Om zo werkenden, werkzoekenden en zij-instromers nog beter te bereiken en de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt te vergroten.	✓	Er zijn meerdere verkennende gesprekken gevoerd met onder meer het Leerwerkloket en Stichting Mano om te verkennen of we nieuwe doelgroepen kunnen bereiken, om zo de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt in de regio te vergroten. Deze gesprekken lopen door in 2024 om te bepalen of er projecten bij zitten die in aanmerking kunnen komen voor een projectbijdrage op grond van de Bijdrageregeling.

Versterken mkb

Er zijn veel mkb'ers in de metropoolregio die behoefte hebben aan toegang tot informatie en advies waarmee zij tijdig beslissingen kunnen 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Een groter deel mkb is ondersteund.	In 2023 ontvingen drie projecten, die zich op het mkb richten, een bijdrage van de MRDH. Dit zijn de projecten Datawerf (digitalisering maritieme en maakindustrie mkb), H2Makers (mkb in de waterstofindustrie informeren en verbinden) en DoIoT Glastuinbouw (versnelling digitalisering tuinbouwsector). Op deze manier helpen we enkele tientallen bedrijven.
Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.	De MRDH organiseerde drie kennissessies voor accountmanagers van de 21 gemeenten. Naast bruikbare informatie voor mkb- bedrijven (zoals het bestaan van de hiervoor genoemde drie projecten waaraan de MRDH in 2023 een bijdrage verleende) deelden gemeenten ook informatie met elkaar over gemeentelijke initiatieven.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
We voeren een behoefte-inventarisatie uit onder accountmanagers van ondernemers en bedrijven in de 21 gemeenten, en stellen een bijbehorend uitvoeringsplan op.	✓	Er is een inventarisatie gehouden. In een notendop kwamen de volgende zaken naar voren: • krappe bezetting accounthoudersfunctie (daardoor vaak reactief); • belangrijke thema's, vooral op ruimte/huisvesting, vergunningen/ uitbreiding of zaken omtrent de openbare ruimte/ druk op de arbeidsmarkt en de energiecrisis; • weinig focus op innovatie. Naar aanleiding van de inventarisatie onder de accountmanagers is in het uitvoeringsprogramma EV 2024 opgenomen dat er drie netwerkbijeenkomsten met accountmanagers, bedrijven en onderwijsinstellingen worden georganiseerd. Dit om meer samenhang te creëren tussen de verschillende initiatieven, en om met elkaar kennis te delen om zo het mkb in de regio efficiënter te kunnen helpen.
We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.	✓	Er is cofinanciering gegeven aan: • gemeente Rotterdam voor het project Kenniscentrum waterstof maakindustrie (H2 Makers). Doel van het project is de maakindustrie in Zuid-Holland te verbinden. Dit doet H2Makers door het beschikbaar stellen van informatie over onder meer samenwerkingspartners en het organiseren van inspiratiesessies; • gemeente Rotterdam voor het project Datawerf 2.0 (digitalisering mkb in de maak- en maritieme industrie). Doel van het project is mkb-bedrijven in de maritieme en maakindustrie te helpen bij hun bedrijfsvraagstukken door gebruik te maken van digitale innovaties; • gemeente Westland voor het project DoIoT voor de Glastuinbouw. Doel van het project is mkb-bedrijven in de glastuinbouwsector te helpen bij het verder digitaliseren van hun productieprocessen.
We onderhouden een netwerk van accountmanagers van ondernemers en bedrijven in de 21 gemeenten en delen kennis over innovatieprogramma's, regelingen en best practices via twee tot drie sessies en/of via andere kanalen die uit de behoefte-inventarisatie komen.	✓	De MRDH organiseerde drie bijeenkomsten voor het netwerk van gemeentelijke accountmanagers. In 2023: 1. Hidden Champions, van verborgen naar geborgen kampioenen; 2. Accountmanagement 2.0/ Startups en scaleups slim verbinden en faciliteren; 3. hoe werf je mkb'ers voor je project?

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 opleveren, zorgen voor stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei.

Daarnaast stimuleren we sectorale innovatieprogramma's en innovatieve programma's/projecten op economische toplocaties die ervoor zorgen 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Toename percentage van startups en scaleups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.	Er zijn inmiddels elf MRDH-gemeenten actief betrokken bij het Region of the Future project. Er is een koppeling tussen het startup ecosysteem van YES!Delft en de hbo- en mbo-onderwijsinstellingen tot stand gebracht. Twee onderzoeken leiden mogelijk tot de oprichting van een nieuwe startup. Verder is in 2023 de samenwerking met UP!Rotterdam en ImpactCity (Den Haag) versterkt en zijn via het PHX-programma (een programma dat startups koppelt aan investeerders) twaalf startups geholpen met koppelingen aan investeerders. De verkenning startup/scaleup zal gaan bijdragen aan een beter vestigingsklimaat, waardoor het aantal startups/scaleups verder kan toenemen.
Adoptie van businesscases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal tien gemeenten.	Er zijn nog geen adopties. De eerste periode van dit programma was nodig om mogelijke oplossingen te ontwikkelen. Vanuit de AI-inzet en Urban data liggen er kansen om de prototypes in 2024 werkelijk te implementeren. Het gaat dan om de gemeenten Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel. Verder zijn er mogelijkheden bij Barendrecht met betrekking tot een bedrijventerrein. Verwachting is dat in 2024 werkelijk gaan plaatsvinden.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
Er zijn nog geen adopties. De eerste periode van dit programma was nodig om mogelijke oplossingen te ontwikkelen. Vanuit de AI-inzet en Urban data liggen er kansen om de prototypes in 2024 werkelijk te implementeren. Het gaat dan om de gemeenten Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel. Verder zijn er mogelijkheden bij Barendrecht met betrekking tot een bedrijventerrein. Verwachting is dat in 2024 werkelijk gaan plaatsvinden.		Dit domein richt zich op het effectief en veilig inzetten van urban data en artificial intelligence (AI), door het doen van onderzoek naar inzet van technologieën op gemeentelijke uitdagingen. Op basis daarvan worden prototypes ontwikkeld die de gemeenten kunnen inzetten in hun praktijk. Enkele van deze projecten. • Innovatieve Vooruitgang in Dienstverlening: samenwerking met onder meer Capelle a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel, gericht op het verbeteren van de dienstverlening voor uitkeringsaanvragers. • Delft's Digitale Doolhof: de digitale dienstverlening kent ongeveer vierhonderd formulieren op de website van de gemeente Delft. Klanten verdwalen op de website en gebruiken vaak de verkeerde formulieren. Hoe kan AI ondersteunen om de juiste formulieren te vinden voor een informatieverzoek? • Toekomstgerichte Innovatie: samen met mbo en mkb wordt gefocust op het vergroten van AI-kennis binnen het mkb en het benutten van groeikansen door mbostudenten op te leiden in AI-toepassingen. Deze aanpak is gericht op het versterken van kwetsbare sectoren binnen het mkb en het transformeren van mbo-instellingen tot centra van innovatie. • Toekomstbestendige bedrijventerreinen: winstgevend vergroenen door collectieve inspanning. Inzet op het initiëren van kleine, beheersbare pilots die deel uitmaken van een groter strategisch plan. Er lopen gesprekken met diverse gemeenten, zoals Vlaardingen, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam, Den Haag, Capelle aan den IJssel, Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk. Daarnaast wordt, samen met Rotterdam, een digitale kansenkaart ontwikkeld die bedrijven direct inzicht biedt in de mogelijke impact en financiële voordelen van deelname aan deze projecten. *Robotica:* Dit domein richt zich op inspiratie van gemeenten, het verkennen van de impact (en acceptatie) van robotica in de openbare ruimte, het experimenteren met partners met robotica-toepassingen in de openbare ruimte en het vertaling van inzichten naar handvatten voor toekomstig beleid rond robotica.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
		Enkele van deze projecten. • Gastvrijheid: in samenwerking met The Student Hotel naast het stadskantoor van Delft is robotplatform Spot ingezet in de Hospitality-sector. • Smart Traffic Camera: in samenwerking met Rotterdam Central District is een sensorbox getest voor het meten van verkeersstromen en smog op het Hofplein Rotterdam. Deze sensorbox is een eerste versie. Expliciet doel van volgende versies is dat meerdere robotica-systemen er op afstand mee kunnen integreren, zodat een zwerm van gelijkaardige of hybride robots kunnen samenwerken aan complexe taken. • Projecten met onderwijsinstellingen: - Haagse Hogeschool (dertig studenten): workshop uitwerking technische toepassingen voor robothond; - Grafisch Lyceum Rotterdam (vijftig studenten): workshop PR-poster voor toepassingen voor robothond. Als vervolgproject zal begin 2024 een nieuw project uitgevoerd worden waarbij Robotica als thema gebruikt wordt voor het vak 'animatie'; - TU Delft faculteit Industrieel Ontwerpen (150 studenten): workshop bedenken van nieuwe toepassingen voor SPOT; - Erasmus Universiteit Rotterdam Entrepreneurship (250 studenten): interactie met robothond op event rond techniek en innovatie. *Energietransitie:* Dit domein richt zich op verschillende aspecten van problemen binnen de energietransitie. Enkele van deze projecten. • Solar air heater: goedkoop verwarmen van huizen zonder ingrijpende aanpassingen. Deze test draait op dit moment in een woning in Delft. • Restwarmte oogsten: het doel van dit project is om restwarmte van kleinere, nog ongebruikte bronnen om te zetten in bruikbare elektriciteit.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
		• Tarnoc Turbineketel: deze ketel is een alternatief voor een reguliere warmtepomp, met als voordeel dat er geen buitenunit nodig is (dus geen geluidsoverlast voor de buren), en dat er warm water geproduceerd kan worden tot 80°C, waardoor de warmte via reguliere radiatoren afgestaan kan worden. Deze test wordt gedaan met Den Haag (Stadskwekerij). Daarnaast is een technologisch kenniscentrum gemeenten opgericht: een plek waar gemeenten technische vragen kunnen stellen. Het Region of the Future-team geeft op een snelle, korte en bondige manier antwoorden op technische vragen. Op deze wijze kunnen gemeente laagdrempelig een eerste quickscan doen.
Op basis van de startup/scaleup-monitor 2022 maken gemeenten afspraken en versterken zij de samenwerking die bijdraagt aan een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor startups/scaleups.	✓	In nauwe samenwerking met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en Delft, gaven de gemeente Rotterdam, de gemeente Den Haag en de MRDH opdracht voor een verkenning voor een regionaal actieplan startup/scaleup. Dit plan biedt bouwstenen voor verdere versterking van de regionale samenwerking om het vestigingsklimaat voor startups/scaleups aantrekkelijker te maken.
In onze jaarafspraken 2023 met InnovationQuarter zetten we in op het helpen van startups, scaleups en innovatief mkb. Dit, om zo hun innovatiebehoefte scherp te krijgen en innovatieve ondernemingen op weg helpen naar financiering via onder meer het Investor readiness-programma. En verder willen we de marktkansen van innovatieve ondernemingen verbeteren door onder meer kennis te delen.	✓	Startups, scaleups en innovatief mkb zijn geholpen met het scherp krijgen van hun innovatiebehoefte. We ondersteunen bij het verkennen van oplosroutes en helpen ze op weg naar financiering. De business unit Innoveren hielp het innovatief mkb met 21 business cases & innovaties. Het Investor Relations Programma is volgens de jaarafspraken uitgevoerd: • 2.387 buitenlandse vestigingen in Zuid-Holland zijn bezocht; • twintig projecten met bestaande investeerders zijn succesvol afgerond (negen uitbreidingen, acht toevoegingen van nieuwe activiteiten, twee verhuizingen en één keer behoud van bestaande activiteiten). Met deze projecten zijn 1.424 arbeidsplaatsen gemoeid; • evenementen zijn georganiseerd voor professionalisering op het gebied van International Relations;

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
		• rapportage Trends & Signalen Economisch Vestigingsklimaat 2022 is opgeleverd en in oktober 2023 met de Bestuurscommissie EV gedeeld. Belangrijkste aanbevelingen uit de rapportage: - talent: blijven inzetten op samenwerking tussen kennisinstellingen en bedrijven; - perspectief woningmarkt nodig; - beter inzicht in duurzame en/of energiebesparende oplossingen noodzakelijk.

Investeren in duurzame bedrijventerreinen

Met steeds meer inwoners wordt naast het wonen ook het werken een grotere uitdaging in de regio. Daarom kijken we anders naar bedrijventerreinen dan voorheen. Ze zijn integraal onderdeel van de ruimtelijke ordening in stad of regio. En ook daar spelen zaken als energie, klimaat, bereikbaarheid en gezondheid een grote rol. Met de Regionale Strategie Werklocaties 2019-2030 zetten de 21 gemeenten in de metropoolregio stappen voor verduurzaming in de gebiedsontwikkeling van bedrijventerreinen.

PLASPOELPOLDER EN WESTVLIETWEG

Voor de bedrijventerreinen Plaspoelpolder in Rijswijk en Westvlietweg in Den Haag trekt de MRDH € 560.000 uit. Voor dit gebied zetten de twee betrokken gemeenten ook IPP Haaglanden in, het industrieschap waar Plaspoelpolder en Westvlietweg onder vallen. Eerder in 2023 stelden de gemeenten hiervoor al een investering van € 6 miljoen vast, die ervoor moet zorgen dat nieuwe innovatieve ideeën kunnen worden ontwikkeld, en die tevens kansen biedt voor onder meer herstructurering en verduurzaming.

SCHIEOEVERS

Het bedrijventerrein Schieoevers wordt, samen met TU Delft Campus, ontwikkeld tot Innovatiedistrict Delft (IDD). Dit terrein ontwikkelt zich tot een eigentijdse ruimte voor woningen en (nieuwe) bedrijvigheid. Delft heeft alle ingrediënten beschikbaar voor een succesvol innovatiedistrict, maar de aanpak vraagt om langdurige samenwerking en programmatische aanpak. De MRDH trekt nu € 130.000 uit als bijdrage aan het programma IDD.

Daarnaast investeerde MRDH in de bedrijventerrein Halfweg-Molenwatering (€106.500) in Nissewaard en Klappolder (€71.430) in Lansingerland om de mogelijkheden voor intensivering en beter benutten van deze bedrijventerreinen te verkennen.



2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties

Het economische en maatschappelijk 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, te innoveren en om 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 van de MRDH sturen de 21 gemeenten op het versterken van de ruimtelijke economische structuur van de regio. Dat doen ze door markevenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, door de bestaande werklocaties beter te benutten en door 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.

Wat wilden we bereiken?

RESULTATEN BEGROTING 2023	HOE DROEGEN DE ACTIVITEITEN BIJ AAN DE RESULTATEN?
Lager percentage leegstand bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel (op basis van vloeroppervlakten).	Door regionale afstemming sturen wij als regio op een gezonde balans tussen vraag en aanbod van werklocaties. Voor kantoren en detailhandel is er kritisch gekeken naar het extra toevoegen van kantoren- en winkelmeters.
Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven op bestaande bedrijventerreinen.	Eind augustus 2023 stelde de bestuurscommissie de geactualiseerde bedrijventerreinenstrategie vast. In oktober 2023 is deze formeel aanvaard door de provincie Zuid-Holland. In de strategie is de potentie van het beter benutten van alle bedrijventerreinen opgenomen. Het uitvoeringsprogramma Economisch Vestigingsklimaat 2024 (vastgesteld door de bestuurscommissie in december 2023) geeft hier opvolging aan.
Hoger percentage kantoren met minimaal energielabel C.	Door het monitoren van de kantorenmarkt en het organiseren van sessie over het verduurzamen van kantoren is er inzicht over de gemeentelijke aanpak om kantoren naar minimaal label C te verduurzamen. De effecten hiervan blijven we de komende tijd monitoren.
Revitalisering/verduurzaming verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.	Via de bijdrageregeling ontvingen vier projecten in 2023 een bijdrage voor het beter benutten van bedrijventerreinen. Door deze cofinanciering worden de projecten versneld uitgevoerd of wordt de continuïteit van de projecten gewaarborgd.

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
We stellen een uitvoeringsagenda 2023-2024 op langs de lijnen bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel/vitale kernen.	✓	De bestuurscommissie stelde op 13 december 2023 het uitvoeringsprogramma EV 2024 vast. Het uitvoeringsprogramma geeft invulling aan het thema ruimte voor werken (bedrijventerreinen, kantoren en vitale kernen)
We organiseren regionale afstemming voor passende ruimte voor werklocaties. Dit gebeurt op basis van een adviesvraag van gemeenten.	✓	In 2023 zijn drie adviesaanvragen in de bestuurscommissie EV behandeld en vastgesteld. Het gaat om de gemeente Barendrecht (Stationstuinen) en de gemeente Rotterdam (Charloisse poort en Schaardijk).
We monitoren de regionale kantorenmarkt en de regionale winkelvoorraad.	✓	De MRDH liet de jaarlijkse kantorenmonitor opstellen. Deze monitor geeft inzicht in de regionale kantorenmarkt, zoals voorraad, leegstand, verduurzaming en nieuwe huur-/kooptransacties (opname). De MRDH-monitor en de jaarlijkse trendrapportage van de provincie Zuid-Holland zijn op 31 mei 2023 besproken door de bestuurscommissie. Daarnaast zijn de leegstandcijfers van de winkelgebieden met de gemeenten gedeeld.
We organiseren zes bijeenkomsten over verschillende thema's binnen het domein werklocaties voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.	✓	In 2023 kwam de ambtelijke werkgroep werklocaties zes keer bijeen om onder meer kennis te delen, actualiteiten te bespreken en de bedrijventerreinen-strategie af te stemmen. Daarnaast zijn er twee extra themasessies georganiseerd over het beter benutten van bedrijventerreinen en woon-werkmilieus.
We zorgen voor kennisontwikkeling op de (on)mogelijkheden van beter benutten van bestaande bedrijventerreinen (onder meer onderzoeken en kennisdeling van ervaringen van gemeenten).	✓	In 2023 organiseerde de MRDH een themasessie in Merwevierhavens, samen met de gemeente Rotterdam en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, over het beter benutten van bedrijventerreinen. Daarnaast is in 2023 een onderzoek afgerond over de kansen rond beter benutten op bedrijventerreinen in de Haagse regio. Het onderzoek liet de potentiële ruimtewinst zien bij de onderzochte bedrijventerreinen. Dit biedt de basis voor gemeenten om verder aan de slag te gaan.
We dragen (financieel) bij aan projecten die gericht zijn op beter benutten van bedrijventerreinen, door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.	✓	In 2023 ontvingen vier projecten een projectbijdrage die betrekking hebben op het beter benutten van bedrijventerreinen. Het betreft de gemeenten Delft (Innovatiedistrict Delft), Den Haag/Rijswijk (revitaliseren Middengebied Plaspoelpolder en Westvlietweg met IPP Haaglanden), Lansingerland (opgavenstudie Klappolder 2050) en Nissewaard (beter benutten Halfweg-Molenwatering).

ACTIES IN 2023	STATUS	TOELICHTING
We organiseren twee kennissessies op het gebied van verduurzaming van kantoren.	±	In 2023 organiseerde het Informatiepunt Leefomgeving (IPLO) één kennisbijeenkomst over het verduurzamen van kantoren. Dat gebeurde in afstemming met de MRDH. Dit was in navolging van twee kennisbijeenkomsten over het verduurzamen van kantoren, die de MRDH eerder organiseerde. In de eerste helft van 2024 vindt een vervolgsessie plaats.
We voeren het programma Next Economy Bedrijventerreinen uit, inclusief projectfinanciering en kennisdeling.	✓	In 2023 ondersteunde de MRDH twee pilots voor het thema circulaire bedrijventerreinen. Vanaf 2024 is het programma Next Economy Bedrijventerreinen opgenomen in de activiteiten in het uitvoeringsprogramma Economisch Vestigingsklimaat 2024 binnen het thema ruimte voor werken.

2.3.2 Wat heeft het gekost?

(Bedragen in euro's)

PROGRAMMA 3 ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023	PRIMAIRE BEGROTING 2023	REALISATIE 2022
Lasten					
Subtotaal programmakosten	3.256.337	-984.123	4.240.460	3.886.630	2.865.671
Subsidie InnovationQuarter	950.898	0	950.898	0	872.500
Subsidie YES! Delft	611.746	111.746	500.000	500.000	410.417
Subtotaal directe kosten personeel	1.046.248	4.807	1.041.441	1.005.380	867.175
Totaal lasten	**5.865.229**	**-867.571**	**6.732.799**	**5.392.010**	**5.015.764**
Baten					
Inwonerbijdrage	5.368.791	699	5.368.092	5.354.510	5.297.733
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	64.009	26.509	37.500	37.500	44.099
Overige inkomensoverdrachten provincie	0	0	0	0	10.000
Overige inkomensoverdrachten overig	10.000	10.000	0	0	0
Totaal baten	**5.442.800**	**37.208**	**5.405.592**	**5.392.010**	**5.351.832**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**-422.428**	**904.779**	**-1.327.207**	**0**	**336.069**
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-1.327.207	0	-1.327.207	0	-118.750
Gerealiseerd resultaat	**904.779**	**904.779**	**0**	**0**	**454.819**

Bij de jaarrekening 2022 besloot het algemeen bestuur dat de bestuurscommissie binnen twee jaar een bestemming moet geven aan de vrije ruimte in de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. De extra inzet op projectontwikkeling leidde ertoe dat medio 2023 al een groot deel van het programmabudget, dat beschikbaar was voor 2023, was verplicht. Er waren op dat moment nog veel projecten in de pijplijn op het gebied van vernieuwen van werklocaties en het stimuleren van een toekomstbestendige economie, conform de nieuwe Strategische Agenda. Het resterende programmabudget voor 2023 was niet voldoende om al deze projectvoorstellen en opdrachten te financieren. Het algemeen bestuur besloot daarom op voorstel van de bestuurscommissie de gehele vrije ruimte in de Egalisatiereserve toe te voegen aan programmabudget.

Met het ter begroting brengen van dit budget van € 1,3 miljoen konden deze projecten en opdrachten snel verder worden uitgewerkt. Zo hoefde er voor besluitvorming en start niet te worden gewacht tot een volgend begrotingsjaar. Er mag immers geen sprake zijn van overbesteding ten opzichte van de begroting. Van deze € 1,3 miljoen werd voor € 800.000 besloten om cofinanciering aan projectvoorstellen te verlenen. Uiteindelijk werd er toch voor ongeveer € 500.000 minder aan projectvoorstellen ingediend dan de eerdere verwachting. Ook was er vanwege lagere werkelijke kosten sprake van vrijval van ongeveer € 300.000 op projectbijdragen. De meerjarige subsidie aan YES!Delft voor het Region of the Future-programma ging in 2023 sneller dan verwacht met ongeveer € 100.000 hogere bestedingen.

Per saldo kon een groot deel van de vrije ruimte al in 2023 worden besteed en konden we in 2023 meer cofinanciering aan projecten verlenen dan in eerdere jaren. In het voorstel voor de bestemming van het jaarresultaat wordt voorgesteld om het resultaat weer toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat voor de resterende periode van de huidige Strategische Agenda.

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2023 en realisatie 2023

Lasten

Er is binnen dit programma in 2022 € 867.570 minder besteed aan lasten dan begroot:

(Bedragen in euro's)

	ONDERWERP	BEGROTING 2023	REALISATIE LASTEN 2023	VERSCHIL 2023
1	Programmakosten	4.240.460	3.256.337	984.123
	Waarvan bestedingen op grond van voortgang projecten Bijdrageregeling		2.602.790	
	Waarvan bestedingen projectontwikkeling		653.547	
2	Subsidie InnovationQuarter	950.898	950.898	0
3	Subsidie YES!Delft	500.000	611.746	-/- 111.746
4	Directe kosten personeel	1.041.441	1.046.248	-/- 4.807
	Totaal	**6.732.799**	**5.865.229**	**867.570**

Ad 1 Programmakosten – Bijdrageregeling EV

Aan het reguliere budget voor programmakosten van € 2,9 miljoen (exclusief subsidie InnovationQuarter) zijn in 2023 de reservemiddelen van € 1,3 miljoen toegevoegd voor de realisatie van projecten en opdrachten op het gebied van vernieuwen van werklocaties en het stimuleren van een toekomstbestendige economie, conform de Strategische Agenda.

Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2020 (Bijdrageregeling EV) is in 2023 ten laste van het programmabudget voor € 3,1 miljoen aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat:

(Bedragen in euro's)

ONDERWERP	BESLUIT BESTUURSCOMMISSIE EV	ONTVANGENDE GEMEENTE	BEDRAG
Opdracht 2: Toekomstbestendige economie stimuleren			
Campusprogramma			
Versterking campus Energy Cave	29-3-2023	Rijswijk	558.000
Digitale samenwerking Rijnmondse energietransitiecampussen en fieldlabs	29-3-2023	Rotterdam	300.000
Vraaggestuurde aanpak LLO Digitalisering Greenport Horti Campus	29-3-2023	Westland	300.000
Versterken en verbeteren Dutch Innovation Community	29-3-2023	Zoetermeer	300.000
Versterken mkb			
Do IoT voor de glastuinbouw	22-2-2023	Westland	450.000
Datawerf 2.0	31-5-2023	Rotterdam	215.000
Kenniscentrum waterstof maakindustrie H2Makers	31-5-2023	Rotterdam	99.000
		Totaal opdracht 2	**2.222.000**
Opdracht 4: Vernieuwen van werklocaties			
Bedrijventerreinen			
Innovatiedistrict Delft	13-12-2023	Delft	130.000
Opgavenstudie Klappolder 2050	13-12-2023	Lansingerland	71.430
Beter Benutten Halfweg-Molenwatering	13-12-2023	Nissewaard	106.500
Revitaliseren Middengebied Plaspoelpolder en Westvlietweg met IPP Haaglanden	13-12-2023	Rijswijk (in samenwerking met Den Haag)	560.000
		Totaal opdracht 4	**867.930**
Totaal verleende projectbijdragen 2023			**3.089.930**

De in 2023 verantwoorde last op dit onderdeel van € 2,6 miljoen is, conform de verslaggevingsregels, op basis van feitelijke projectvoortgang en niet op basis van verleende projectbijdragen.

Ad 1 Programmakosten – Projectontwikkeling

Binnen het onderdeel programmakosten is er aan projectontwikkeling € 653.547 besteed. Het ging dan bijvoorbeeld om:

- de inzet van adviesbureaus om drie consortia te ondersteunen die bij het Nationaal Groeifonds (NGF) een aanvraag deden voor opschaling van hun campus;
- de inzet van een adviesbureau om een verkenning uit te voeren naar projecten in het primair en voortgezet onderwijs die regionaal de instroom op mbo- en hbo-campussen bevorderen;
- ondersteuning van de planvorming rond de Stationstuinen Barendrecht;
- licentie detailhandelsinformatie;

Samen met de verleende projectbijdragen aan gemeenten van € 3.089.930 is er voor € 3.743.477 aan verplichtingen aangegaan in 2023. Ruim boven het reguliere budget van € 2,9 miljoen, maar onder het met de reserve aangevulde budget van € 4.240.560. Per saldo is er een onderbesteding van het budget van € 497.083. Deze onderbesteding bestaat voor ongeveer € 200.000 uit een gemeentelijk projectvoorstel (Werkbegeleiderspool voor de Zorg), dat in 2023 nog niet gereed was voor besluitvorming voor een projectbijdrage. Voor ongeveer € 300.000 was er nog ruimte voor nieuwe projectvoorstellen.

‘InnovationQuarter is een belangrijke partner bij het versterken van het economisch vestigingsklimaat’

Ad 2 Subsidie InnovationQuarter

De begrote subsidie aan InnovationQuarter van € 950.898 is volledig besteed. InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio met betrekking tot versterking van het economisch vestigingsklimaat. Voortbouwend op de samenwerking van de afgelopen jaren heeft IQ in 2023 ingezet op vier pijlers: innoveren, secretariaat Economic Board Zuid-Holland (EBZ), het Investor Relations Programma (internationaliseren) en het International Talent Programma.

Ad 3 Subsidie YES!Delft

De voortgang op het driejarige subsidieproject Region of the Future was groter dan in de begroting rekening mee was gehouden. De begroting is op basis van voortgang in tijdsduur. De werkelijke voortgang wijkt daar iets van af. Totale uitvoering van het project vindt binnen de maximale subsidie van € 1.500.000 plaats. Zie ook de inhoudelijke toelichting op de samenwerking met YES!Delft bij Wat wilden we bereiken? en Wat deden we ervoor?

Ad 4 Directe kosten personeel

De directe salariskosten zijn nagenoeg conform begroting gerealiseerd.

Baten

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat bedraagt in de begroting 2023 € 6.819.230 en is conform begroting gerealiseerd. Deze inwonerbijdrage wordt deels verantwoord binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (€ 5.368.791) en is voor het overige deel beschikbaar als dekking voor de aan Economisch Vestigingsklimaat gerelateerde overhead (€ 1.450.439, zie paragraaf 2.4). De hogere realisatie van € 699 binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat is gelijk aan de lagere realisatie binnen de overhead.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Dit betreft de afname van gemeenten van gegevens over detailhandel op basis van licentieovereenkomsten. Realisatie is iets hoger dan begroot, vanwege de jaarlijkse indexering die in de overeenkomst is opgenomen.

Overige inkomensoverdrachten overig

Dit betreft voor € 21.000 de bijdragen van de gemeenten Rotterdam en Den Haag aan de inzet van een kwartiermaker voor het regionaal actieplan startup/scaleup. Daarnaast is vanuit de Economic Board Zuid-Holland (Taskforce Human Capital) voor € 10.000 bijgedragen aan een onderzoek naar een integrale beleidsaanpak en monitoring van de arbeidsmarkt, onderwijs & innovatie in Zuid-Holland. Deze bijdragen waren niet begroot.

Reserves

De begrote onttrekking aan de Egalisatiereserve bestond uit de vrijgave van het vrij besteedbare deel van deze reserve voor de realisatie van projecten en opdrachten op het gebied van vernieuwen van werklocaties en het stimuleren van een toekomstbestendige economie, conform de Strategische Agenda.

Toelichting verloop en bestemming Egalisatiereserve EV

Voor de financiële afwikkeling van verleende projectbijdragen is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ingesteld. De Egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2023 (na resultaatbestemming jaarrekening 2022) uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2022 verleende projectbijdragen	€	4.594.525
Nog concreet te bestemmen voor medio 2024	€	959.645
Nog concreet te bestemmen voor medio 2025	€	289.806
Saldo 1 januari 2023	**€**	**5.843.976**

Het financiële verloop van de tot en met 2023 verleende projectbijdragen aan gemeenten is als volgt:

(Bedragen in euro's)

JAAR	VERLEEND T/M 2023	BEVOORSCHOT EN AFGEREKEND T/M 2022	VRIJVAL T/M 2022	NOG TE BEVOOR-SCHOTTEN EN AF TE REKENEN T/M 2022	BEVOORSCHOT EN AFGEREKEND 2023	VRIJVAL 2023	NOG TE BEVOOR-SCHOTTEN EN AF TE REKENEN T/M 31-12-2023	CORRECTIE BESTEDINGEN *	BENODIGDE EGALISATIE-RESERVE 31-12-2023
2015-2017	6.486.994	5.978.067	508.926	0	0	0	0		
2018	3.044.850	2.643.993	194.857	206.000	4.445	201.555	0		
2019	2.143.219	1.853.219	0	290.000	226.147	23.853	40.000	-40.000	
2020	2.549.000	1.971.305	23.895	553.800	83.349	60.451	410.000	-277.002	
2021	2.388.064	1.719.493	0	668.571	8.000	75.000	585.571	-203.582	
2022	2.569.394	523.091		2.046.303	1.352.384		693.919	752.151	
2023	3.089.930				1.301.440		1.788.490	971.257	
Totaal	**22.271.451**	**14.689.168**	**727.679**	**3.764.674**	**2.975.764**	**360.860**	**3.517.980**	**1.202.825**	**4.720.805**

** vanwege het voorgeschreven baten en lasten stelsel, waarbij de lasten de daadwerkelijk projectvoortgang dienen te volgen, zijn de lasten in boekjaar 2023 per saldo verlaagd met € 1.202.825 en op de balans geboekt (saldo bestaat uit € 2.039.343 Vooruitbetaalde projectbijdragen en € 836.518 nog te betalen projectbijdragen). Voor de juiste balanspositie per jaareinde dient de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met dit bedrag te worden verhoogd.*

Per jaareinde dient € 4.720.805 beschikbaar te zijn voor de financiële afwikkeling van tot en met 2023 verleende bijdragen.

Na onttrekking van de in 2023 beschikbaar gestelde reserve en rekening houdend met de nog financieel af te wikkelen bijdragen, is het verloop van de reserve als volgt:

Saldo 1 januari 2023	€	5.843.976
Onttrekking 2023	€	1.327.207
Saldo 31 december 2023	**€**	**4.516.769**
Nog af te rekenen tot en met 2023 verleende projectbijdragen	€	4.720.805
Tekort	**€**	**204.036**

Voorstel Resultaatbestemming

Het gerealiseerde resultaat over het boekjaar 2023 bedraagt € 904.779. Voorstel is om hiervan € 204.036 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2023 aan te vullen. Dan resteert er een nog te bestemmen resultaat van € 700.743.

Dit resultaat bestaat uit de volgende posten:

Onderbesteding programmabudget (budget minus verleende bijdragen en lasten projectontwikkeling)	€	497.083
Overbesteding subsidie YES!Delft jaarschijf 2023	€	-111.746
Overbesteding personele kosten op het programma	€	-4.807
Extra niet begrote inkomsten gemeenten en overig	€	36.509
Onderbesteding op overhead	€	699
Vrijval lagere vaststelling bijdragen in 2023	€	360.860
Reeds ingezette vrijval (2e bestuursrapportage 2023)	€	-77.756
Overig verschil	€	-99
Totaal	**€**	**700.743**

Voorgesteld wordt dit bedrag toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat voor de resterende periode van de huidige Strategische Agenda. Voor het deel wat voor medio 2025 zou moeten worden bestemd blijft deze voorwaarde intact.

De Egalisatiereserve EV bestaat na deze voorgestelde resultaatbestemming uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2023 verleende project-bijdragen	€	4.720.805
Nog concreet te bestemmen voor medio 2025	€	289.806
Nog concreet te bestemmen voor medio 2026	€	410.937
Saldo 1 januari 2024	**€**	**5.421.548**

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2023 en realisatie 2022

De grootste verschillen worden hierna toegelicht (afronding op duizendtallen).

Lasten

De realisatie van de lasten was in 2023 € 850.000 hoger ten opzichte van 2022. Dit bestaat uit de volgende onderwerpen:

(Bedragen in euro's)

	ONDERWERP	REALISATIE 2023	REALISATIE 2022	VERSCHIL
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	2.603.000	1.999.000	604.000
2	Programmakosten - overig	654.000	867.000	213.000
3	Subsidie InnovationQuarter	951.000	873.000	78.000
4	Subsidie YES!Delft	612.000	410.000	202.000
5	Directe kosten personeel	1.046.000	867.000	179.000
	Totaal	**5.866.000**	**5.016.000**	**850.000**

Toelichting verschillen:

Programmakosten-bijdrageregeling EV

Het betreft vaak meerjarige projecten waarvan de bestedingen de projectvoortgang volgen. De bestedingen fluctueren daardoor ook tussen de jaren. Wel is er in 2023 ruim € 500.000 meer aan projectbijdragen verleend. Dit verklaart een deel van het verschil.

Subsidie InnovationQuarter

De hogere lasten in 2023 betreffen indexatie en een verhoging van het onderdeel Economic Board Zuid-Holland binnen de subsidie.

Subsidie YES!Delft

Het in juni 2022 gestarte subsidieproject Region of the Future kent een jaarlast van € 500.000. De vorige subsidie City of the Future, die van juni 2020 tot juni 2022 liep, betrof een kleiner project met een lagere jaarlast van € 285.000. Daarnaast was in het verslagjaar 2023 de werkelijke projectvoortgang nog iets hoger dan de begrote projectvoortgang (binnen de maximale verleende subsidie), per saldo daarom een hogere last in 2023.

Directe kosten personeel

Dit betreft voor een deel de reguliere cao-stijging. Verder kon op vacatureruimte in 2023 volledige inzet van inhuurkrachten plaatsvinden, in 2022 voor een deel.

Baten

De realisatie van de baten was in 2023 € 91.000 hoger dan in 2022. Dit heeft voor een deel te maken met de gestegen inwonerbijdrage in de begroting 2023 ten opzichte van de begroting 2022. Daarnaast was er een tegengesteld effect, doordat er in 2023 meer inwonerbijdrage als dekking voor de overheadkosten nodig was en er daardoor minder baten binnen het programma resteerden.

2.4 Overzicht overhead

2.4.1 Wat hebben we gedaan?

Zie paragraaf 3.4.2 Bedrijfsvoering voor een toelichting over de werkzaamheden.

2.4.2 Wat heeft het gekost?

(Bedragen in euro's)

OVERHEAD	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023	PRIMAIRE BEGROTING 2023	REALISATIE 2022
Lasten:					
Personele overhead Va	3.696.417	345.556	3.350.861	2.948.459	3.311.404
Materiële overhead Va	2.087.208	-207.992	2.295.200	2.495.200	2.037.658
	5.783.625	**137.564**	**5.646.061**	**5.443.659**	**5.349.062**
Personele overhead EV	928.637	51.299	877.338	840.920	841.301
Materiële overhead EV	521.802	-51.998	573.800	623.800	509.414
	1.450.439	**-699**	**1.451.138**	**1.464.720**	**1.350.715**
Totaal lasten	**7.234.064**	**136.865**	**7.097.199**	**6.908.379**	**6.699.777**

Binnen de kosten van overhead onderscheiden wij twee soorten kosten. Dit zijn personele kosten en materiële kosten. In de personele kosten zitten de salarislasten van leidinggevenden, secretaresses en medewerkers binnen bedrijfsvoering. Dit wordt ook wel personele overhead salarislasten genoemd. De rest van de medewerkers valt onder de directe salarislasten die bij de begrotingsprogramma's worden verantwoord. De materiële kosten bevatten de kosten van bedrijfsvoering.

De overhead laat een overschrijding zien van € 136.865 ten opzichte van de begroting. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 259.990 op de materiële overhead dat wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd, activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot en meevallers. De personele overhead salarislasten kent een negatief saldo van € 396.855 dat grotendeels wordt veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures, de start van MRDH Support en door het management van de MRDH-organisatie gemaakte organisatorische keuzes. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 765.637 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 368.782 positief.

Zie paragraaf 3.4.2 Bedrijfsvoering voor een verdere toelichting op het resultaat.

(Bedragen in euro's)

DEKKINGSBRONNEN OVERHEAD	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023	PRIMAIRE BEGROTING 2023	REALISATIE 2022
Onttrekking fonds BDU	5.783.625	137.564	5.646.061	5.443.659	5.349.062
Inwonersbijdrage EV	1.450.439	-699	1.451.138	1.464.720	1.350.715
Totale dekkingsbron	**7.234.064**	**136.865**	**7.097.199**	**6.908.379**	**6.699.777**
Resultaat voor reservemutaties	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De kosten voor de personele en materiële overhead worden, voor zover deze betrekking hebben op verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit/Va), gedekt vanuit de BDU. Voor zover deze kosten betrekking hebben op de versterking van het economisch vestigingsklimaat worden deze kosten gedekt vanuit de inwonersbijdrage. Door een onderbesteding van € 251.173 op de overhead is er minder dekking nodig.

Indicatoren

	TAAKVELD	INDICATOR	REALISATIE 2023	BEGROTING 2023
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,038 fte per 1.000 inwoners	0,037 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,036 fte per 1.000 inwoners	0,035 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 5,12 per inwoner	€ 5,15 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	12,04% van de totale loonsom	6,34% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	1,36% van de totale lasten	1,20% van de totale lastenbegroting

Ad 1) De formatie bedroeg in 2023 92,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2022 2.418.167 (begroting 2023).

Ad 2) De bezetting bedraagt per 31 december 2023 85,9 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2022 2.418.167 (begroting 2023).

Ad 3) De totale apparaatskosten bedroegen in 2023 € 12,4 miljoen (zie paragraaf 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en totale overhead). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2022 2.418.167 (begroting 2023).

Ad 4) De totale loonsom bedraagt in 2023 € 9,8 miljoen (zie paragraaf 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en personele overhead).
De externe inhuur bedraagt in 2023 € 1.176.681. Voor 20% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH-gemeenten.

Ad 5) De overhead bedraagt in 2023 € 7,2 miljoen (zie het overzicht Overhead in dit hoofdstuk). De totale lasten bedragen in 2023 € 531,7 miljoen (zie Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten). De lasten worden gefinancierd uit de BDU voor de Vervoersautoriteit en uit de inwonerbijdrage voor Economisch Vestigingsklimaat.

Hoofdstuk 3

PARAGRAFEN

3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

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 je geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunt treffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Beleidsnota

Het algemeen bestuur stelde op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vast. 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 financieel afdekken 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.

Regelmatig doen zich normale bedrijfsrisico's voor. Daarom zijn die vrij goed meetbaar. Je kunt ze daardoor afdekken door beheersmaatregelen of het afsluiten van verzekeringen.

‘Het regionaal openbaar vervoer wordt structureel met € 300 miljoen extra ondersteund’

Risico’s programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico’s die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kun je alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH afdekken. 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 we deze middelen, voor zover ze nog niet zijn besteed, beschouwen als vreemd vermogen, kun je van deze middelen geen risicoreserve opbouwen.

Ontwikkelingen openbaar vervoer

In 2023 zijn twee ontwikkelingen geweest die bepalend zijn voor het financiële kader voor de programma’s verkeer en openbaar vervoer.

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

Financiering OV-bedrijven

Zoals in paragraaf 4.1 (Financiering) al is 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 blijkt dat je een reserve moet vormen 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 had gegund aan de OV-bedrijven RET en HTM. Ook 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 bedraagt vanaf 1 januari 2024 (MRDH-begroting 2024) € 33 miljoen berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. 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 (paragraaf 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:

(Bedragen in euro's)

RISICORESERVERING FINANCIERING REGIONALE OV-BEDRIJVEN PER JAAR (EURO'S)	JAARREKENING 2023
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.066.277.792
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.359.119.825
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	883.427.886
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	182.849.906
Weging risico	8%
Netto/gewogen risico	14.627.992
Netto/gewogen risico (ondergrens € 30 miljoen)	30.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	28.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	6.577.128
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**2.000.000**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0
Beschikbaar voor exploitatie	**4.577.128**

Omdat het werkelijke netto/gewogen risico per balansdatum lager is dan de bepaalde ondergrens van € 30 miljoen hoeft er slechts € 2 miljoen te worden toegevoegd aan de reserve en is het restant beschikbaar voor de exploitatie.

SAMENVATTING WEERSTANDSVERMOGEN RATIO JAARREKENING 2023	
Weerstandsvermogen ratio = Beschikbare weerstandscapaciteit / Benodigde weerstandscapaciteit	
Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV-bedrijven	€ 30.000.000
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV-bedrijven	€ 30.000.000
De MRDH streeft ernaar dat het weerstandsvermogen tenminste voldoende is. Dit betekent een minimale weerstandsvermogen ratio van 1 tot 1,4.	
Weerstandsvermogen ratio	**1 (voldoende)**

Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2023 is bereikt. Er is op dit moment geen dekkingstekort op de te bereiken reserve.

Kengetallen

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

KENGETALLEN	2023	2022
Netto schuldquote	175,4%	175,4%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-6,5%	-5,7%
Solvabiliteitsratio	2,3%	2,1%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,4%	0,4%
Belastingcapaciteit	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 (lasten/baten begroting). 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 en 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 zijn 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 moet je het volgende in aanmerking nemen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen de fondsen (met name de BDU verkeer en vervoer). Uit deze middelen mogen geen reserves worden gevormd. De per balansdatum aanwezige fondssaldi zijn daarnaast conform de bepalingen in het BBV als vlottende schulden te beschouwen. Als gevolg daarvan kun je vernoemde kengetallen voor de in de tabel genoemde jaren niet zonder meer beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt in paragraaf 3.3 (financiering en treasury) nader beschouwd.

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 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 MRDH is geheel afhankelijk van de BDU.

3.2 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 tien jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
b. maximaal tien jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
c. vijf jaar: telefooninstallaties;
d. drie jaar: automatiseringsapparatuur;
e. tien jaar: kantoormeubilair;
f. maximaal tien jaar: straatmeubilair.

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

Gronden

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

	PERCEEL	ADRES	EIGENAAR	GERECHTIGDE	OMSCHRIJVING
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/ Van Vredenburchweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
4	Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5	Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
6	Rijswijk G 2984	Limpergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
7	Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
8	Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
9	Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
10	Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
11	Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
12	Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
13	Rijswijk G 3009	Generaal Eisenhowerplein	Gemeente Rijswijk/Railinfratrust	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16	Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17	Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18	Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19	Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20	Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21	Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haaglanden	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is 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 tien jaar. Voor 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 tien jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en sloot hiervoor contracten af met gespecialiseerde marktpartijen.

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 totaalbedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren vinden er nieuwe investeringen plaats in ICT in het kader van nieuwe werkplekken (beeldschermen en dockingstations) en verbeteringen vergaderkwaliteiten.

‘De komende jaren vinden er nieuwe investeringen plaats in ICT’

Investeringen in kantoormeubilair worden in tien jaar afgeschreven, ICT-hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in zeven 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 voor nieuwe koffiemachines.

Haltevoorzieningen

Conform de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zogenaamde 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 vijf 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 2023 bedraagt € 0.

3.3 Financiering en treasury

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële positie en het financieringsgedrag van de MRDH.

Financiële positie

De financiële positie per begin en ultimo 2023 laat zich als volgt becijferen:

(Bedragen in euro's)

BALANS EN FINANCIERING	31 DECEMBER 2023		31 DECEMBER 2022	
Beschikbaar op lange termijn				
Eigen vermogen	35.421.549		33.843.976	
Schulden op lange termijn	971.048.167		1.039.232.364	
Benodigd op lange termijn		1.006.469.716		1.073.076.340
Materiële vaste activa	806.182		976.683	
Financiële vaste activa	970.278.795		1.038.465.199	
		971.084.977		1.039.441.882
Financieringsoverschot		**35.384.739**		**33.634.458**
Te weten				
Vlottende activa		597.023.792		544.457.175
Vlottende passiva		561.639.054		510.822.716
Werkkapitaal		**35.384.739**		**33.634.459**

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2023 is toegenomen met een bedrag van € 1,7 miljoen.
In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

(Bedragen in euro's)

STAAT VAN HERKOMST EN BESTEDING MIDDELEN

Beschikbaar gekomen uit		
Nog te bestemmen resultaat 2023		904.779
Onttrekking egalisatiereserve EV		-1.327.207
Toevoeging risicoreserve financieringen		2.000.000
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering		200.236
Aangetrokken leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven		-68.184.197
		-66.406.389
Besteed aan		
Verstrekte leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven	-68.186.404	
Investeringen	29.734	
		-68.156.670
Toename werkkapitaal		**1.750.281**

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. En dat op een zodanige wijze, dat je risico's minimaliseert en opbrengsten optimaliseert.

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 belangrijkste interne regelgeving omvat:
- Treasurystatuut 2021;
- Mandaatbesluit treasuryfunctie MRDH;
- Verordening Bussenleningen 2017;
- Financiële Verordening MRDH 2015.

Hierin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen, bevoegdheden en administratieve organisatie. Het Treasurystatuut is in 2020 aangepast en geldt in 2023.

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 zestig basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet. De uitstaande leningen financiert de MRDH door voor eenzelfde bedrag en looptijd leningen aan te gaan. Dit doet de MRDH om een renterisico uit te sluiten.

Bussenleningen

De MRDH financiert bussen op basis van de Verordening bussenleningen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven voor de gewenste transitie naar zero emissie-busvervoer. Net als bij de financiering van de railinvesteringen wordt voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen



Meer elektrische bussen in de regio

Schoon, stil en energiezuinig vervoer moet bijdragen aan een regio waarin je prettig kunt wonen en werken. Daarom maakten de OV-bedrijven in de regio met de MRDH afspraken om over te stappen op schone bussen. Om zo een bijdrage te leveren aan de gestelde klimaatdoelstellingen. In 2030 rijden er alleen nog zero-emissiebussen in metropoolregio. Dit ook conform de gemaakte afspraken in het landelijk bestuursakkoord zero-emissie regionaal busvervoer.

STRAKS VOLLEDIG EMISSIEVRIJ

In 2023 werd hiervoor een nieuwe, belangrijke stap gezet. In juli tekenden HTM en Daimler Buses het contract voor de levering van 95 elektrische bussen en de bijbehorende laadinfrastructuur. Vanaf medio 2024 vervangen deze de huidige aardgasbussen. Ze bieden bovendien meer capaciteit. Met deze aanschaf beschikt HTM eind 2024 als eerste stadsvervoerder over een volledig emissievrije bus- en tramvloot.

marktconformiteitsopslag van minimaal zestig 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, verwijzen we naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (paragraaf 3.1). Per bedrijf zijn de verstrekte leningen en borgstellingen als volgt te specificeren.

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 1-1-2023	OPGENOMEN GELDEN	AFLOSSINGEN	STAND PER 31-12-2023
HTM leningen	558.450.716	-	21.786.452	536.664.264
RET leningen	442.967.941	30.000.000	70.472.131	402.495.810
EBS leningen	37.045.541	-	5.927.823	31.117.718
Totaal leningen	**1.038.464.198**	**30.000.000**	**98.186.406**	**970.277.792**
HTM borgstellingen	-		-	-
RET borgstellingen	100.000.000		4.000.000	96.000.000
Totaal borgstellingen	**100.000.000**	**-**	**4.000.000**	**96.000.000**

Schatkistbankieren

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

Uitzettingen

De MRDH had ultimo 2023 een belegd vermogen van € 1.437,8 miljoen. Dit kunnen we als volgt specificeren:

Leningen regionale OV-bedrijven	970,3 miljoen
Rekeningcourant schatkist van het Rijk	467,5 miljoen
Liquide middelen	50 duizend
Totaal	**1.437,8 miljoen**

Het ultimo 2023 uitgezette bedrag aan regionale OV-bedrijven bedroeg € 970,3 miljoen, waarover een bedrag van € 19 miljoen aan rentebaten is gerealiseerd. Het opgenomen bedrag ultimo 2023 bedroeg € 970,3 miljoen, waarvoor een bedrag ad € 12,5 miljoen aan rentelasten is gerealiseerd. Het verschil tussen de rentebaten en de rentelasten is vrijwel geheel te verklaren door de marktconformiteitsopslag op de leningen.

Deze marktconformiteitsopslag wordt deels toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie voor de opbouw van deze reserve paragraaf 3.1 paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. Het restant wordt toegevoegd aan de BDU-gelden.

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH op haar leningenportefeuille loopt, kun je toetsen 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 kasgeldlimiet is een plafond voor de netto vlottende schuld van de MRDH en heeft tot doel een te grote gevoeligheid voor rentefluctuaties op de kortlopende schuld te voorkomen. Deze limiet bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal. Indien de hiervoor genoemde schuld voor een derde achtereenvolgend kwartaal de limiet overschrijdt, moet de MRDH zijn toezichthouder hiervan op de hoogte stellen en een plan voorleggen om het daaropvolgende kwartaal weer aan de gestelde limiet te voldoen. Deze limiet werd in 2023 niet overschreden.

(Bedragen x € 1.000)

RENTE RISICONORM	2023
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	30.000
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	30.000
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-
5. Betaalde aflossingen	98.186
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-
Renterisiconorm	
8. Begrotingstotaal	576.000
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	115.200
Toets renterisiconorm	-
10. Renterisiconorm	115.200
7. Renterisico op vaste schuld	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	115.200

(Bedragen x € 1.000)

KASGELDLIMIET 2023	KWARTAAL:	1	2	3	4
Vlottende korte schuld					
	Maand 1	-	-	-	-
	Maand 2	-	-	-	-
	Maand 3	-	-	-	-
Vlottende middelen					
	Maand 1	-	-	-	-
	Maand 2	-	-	-	-
	Maand 3	308.531	-	-	-
Netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)					
	Maand 1	-	-	-	-
	Maand 2	-	-	-	-
	Maand 3	308.531	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		**102.844**	**-**	**-**	**-**
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		102.844	-	-	-
Toegestande kasgeldlimiet		47.232	47.232	47.232	47.232
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		**150.076**	**47.232**	**47.232**	**47.232**

Begrotingstotaal (*)	576.000
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,2%
Kasgeldlimiet	47.232

* totaal bedrag van de baten

Kredietrisico

Het kredietrisico (ook wel debiteurenrisico genoemd) is het risico dat belegde en/of in bewaring gegeven geldmiddelen, obligaties of leningen niet langer beschikbaar zijn en/of afgelost kunnen worden, omdat de wederpartij het geld niet (meer) heeft. Dit risico wordt uitgedrukt in een rating.

In het treasurystatuut van de MRDH en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de MRDH zijn liquide middelen inlegt dan wel belegt.

Voor alle beleggingen geldt rating A als ondergrens. Daarnaast moet de tegenpartij zijn gevestigd in een lidstaat van de EU/ EER (EER staat voor Europese Economische Ruimte: dat zijn alle EU-landen aangevuld met Liechtenstein, Noorwegen en IJsland). Tevens dient dit land tenminste over een AA-rating te beschikken. Verder moet de rating door tenminste twee ratingbureaus zijn afgegeven. Standard & Poor's, Moody's en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

Uit het overzicht van de aanwezige waarden - zoals hiervoor opgenomen bij Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement - blijkt dat alle fondsen met uitzondering van de verstrekte leningen (zie hiervoor) voldoen aan de gestelde minimumeisen. Voor kasgeldleningen aan decentrale overheden geldt dezelfde rating als die van Nederland.

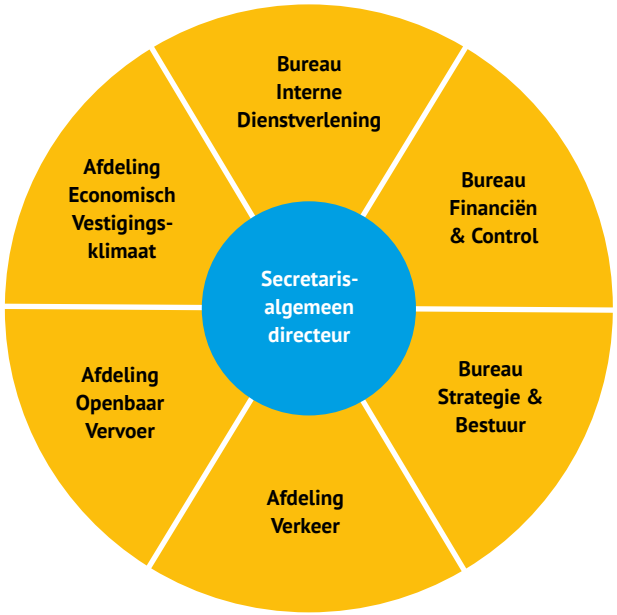
Voor de verstrekte leningen aan regionale OV-bedrijven is op basis van een daartoe uitgevoerde analyse een specifiek daarop toegesneden risicobeheer van toepassing. Dit wordt in paragraaf 3.1 (weerstandsvermogen en risicobeheersing) nader toegelicht.

3.4 Bedrijfsvoering

3.4.1 MRDH-organisatie

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken van de MRDH zijn ondergebracht in de afdelingen Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken van de MRDH 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 het bureau Interne dienstverlening (BID). 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 komen van de inwonerbijdrage EV en 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

Binnen 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. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2022. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer.

Afdeling Economisch Vestigingsklimaat (EV)

Binnen de afdeling Economisch Vestigingsklimaat staat de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de manager. Dit organisatieonderdeel telt, net als in 2022, tien fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

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

De MRDH heeft drie afdelingen voor de uitvoering van stafzaken. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, ICT en facilitaire zaken/ huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 29,6 fte. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2022. De ambtelijke inzet komt 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 verdeelsleutel paragraaf 2.4 Overzicht overhead.

Directe salariskosten

De realisatie van de directe salariskosten per programma levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

(Bedragen in euro's)

	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	2.735.378	-684.068	3.419.446
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.369.406	-86.376	1.455.782
Economisch Vestigingsklimaat	1.046.248	4.807	1.041.441
Totalen	**5.151.032**	**-765.637**	**5.916.669**

Aan directe salariskosten is € 765.637 minder besteed dan begroot. Een toelichting per programma is opgenomen in hoofdstuk 2 Programmaverantwoording.

Personele overhead salarislasten en materiele apparaatslasten.

Voor een overzicht van de personele overhead salarislasten, de materiële apparaatslasten (overhead) en de doorberekening daarvan naar de dekkingsbronnen BDU en Inwonerbijdrage EV verwijzen wij naar paragraaf 2.4 Overzicht overhead en 3.4.2 Bedrijfsvoering.

3.4.2 Bedrijfsvoering

Naast de ambtelijke inzet voor de bedrijfsvoering (personele overhead salarislasten) bestaat de overhead van de MRDH-organisatie uit materiële apparaatslasten voor bestuurszaken, ICT/DIV, overige personele lasten, financiën/juridische zaken, huisvesting/facilitaire zaken en communicatie/public affairs. Daarnaast zijn er incidentele apparaatsbaten door bijdragen van samenwerkingsverbanden die gebruikmaken van faciliteiten van de organisatie en het doorberekenen van overhead aan bepaalde projecten.

Bestuurszaken

Bestuurszaken speelde ook in 2023 een belangrijke rol in de bestuurlijke besluitvorming binnen de MRDH. Daarbij lag de focus vooral op het verder verbeteren van de betrokkenheid van gemeenteraden bij de MRDH. Door onder meer de wijze van advisering van de adviescommissies te vernieuwen (met het organiseren van informatiesessies en de introductie van preadvisering) is de positie van de adviescommissies versterkt.

Daarnaast speelde Bestuurszaken een belangrijke rol bij complexe bestuurlijke processen zoals Toekomstvast OV, maar ook de bij totstandkoming van de Strategische Agenda.

Tot slot zijn in 2023 de voorbereidingen getroffen van de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling MRDH. Er is een plan van aanpak opgesteld en er is een onafhankelijke partij geworven die de eerste fase van de evaluatie (een zogeheten factbased onderzoek) gaat voeren.

ICT/DIV

De MRDH streeft continu naar verbeteringen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. Sinds de oprichting zijn de informatiestromen binnen de MRDH significant gegroeid en is er voor de periode van 2023-2026 een ambitieuze Strategische Agenda opgesteld, die veel vraagt van de organisatie en haar medewerkers. Informatiebeheer is onder invloed van digitalisering sterk in beweging en de eisen die gesteld worden aan informatieveiligheid nemen toe.

Voor het goed faciliteren van het op afstand kunnen werken met onze partners is in 2023 Govroam ingesteld. Dat geeft medewerkers en partners op elke deelnemende locatie draadloos en veilig toegang tot e-mail en eigen data.

De MRDH stelde op basis van haar informatiebeleidsplan een beleid vast voor 2021-2026. Naar aanleiding van dit beleid is er in 2023 zowel een pentest als een backup- en recoverytest uitgevoerd. De relevante adviezen uit deze testen zijn opgevolgd en in uitvoering. De MRDH hanteert een roadmap om de korte- en langetermijndoelstellingen weer te geven. Hierin worden de doelstellingen ook geprioriteerd.

Het ICT-beheer van de technische infrastructuur is voor een groot deel uitbesteed aan de gemeente Den Haag, waaronder het beheer en beveiliging van de laptops. Hiervoor is de samenwerkingsovereenkomst gemeente Den Haag – MRDH opgesteld, inzake werkplek- en gebruikersondersteuning. De operationele afspraken tussen gemeente Den Haag en MRDH zijn vastgelegd in het Dossier Afspraken en Procedures (DAP). De MRDH verzorgt zelf de werkplekondersteuning. Een externe partij verzorgt het beheer en de beveiliging van het netwerk. Zij levert de netwerkdiensten en de netwerkapparatuur (LAN en Wifi). De

gemaakte afspraken hierover zijn vastgelegd in een Service Level Agreement (SLA). Het informatiebeheer binnen de MRDH wordt sinds 2021 uitgevoerd via een Dienstverleningsovereenkomst met de gemeente Rotterdam. Deze rol richt zich op het borgen van de keten en werkt aan nieuwe ontwikkelingen binnen het huidige ICT-landschap.

Overige personele lasten

Sinds 2017 koopt de MRDH de ambtelijke inzet voor HRM-taken in bij de gemeente Rotterdam. De MRDH heeft geen eigen HRM-medewerkers in dienst. In 2023 is gekeken of deze constructie nog passend is gezien de ambities van de MRDH op HRM-vlak. Conclusie is dat het intern organiseren van de HRM-dienstverlening beter past. In 2024 zal deze verandering worden doorgevoerd. Deze wijziging leidt tot meer continuïteit en capaciteit op HRM-vlak en is tegelijkertijd kostenneutraal. De organisatie volgt zoveel mogelijk de rechtspositie van de gemeente Rotterdam. Deze rechtspositie is vastgelegd in de ondernemings-cao MRDH. De werkgever draagt de kosten voor onder meer dienstreizen, woon-werkverkeer en opleidingen. Daarnaast zijn reguliere kosten gemaakt voor arbeidsomstandigheden, zoals inzet bedrijfsarts, bedrijfshulpverlening, opleidingen, salarisadministratie, werving & selectie en voor (ondersteuning van) de medezeggenschap.

‘De MRDH-organisatie is erg begaan met het welzijn en vitaliteit van de MRDH-medewerkers’

Sinds 2023 heeft de MRDH een nieuwe arbo-dienstverlener met meer focus op de preventie van verzuim en de vitaliteit en het welzijn van de medewerkers. Vanuit het MT is ook veel aandacht besteed aan het welbevinden van de medewerkers, zowel in praktische als in mentale zin.

Daarnaast startte de MRDH in 2023 met een doorontwikkeling van de organisatie en haar medewerkers. De focus ligt daarbij op de organisatiecultuur en omgangsvormen, persoonlijke ontwikkeling en teamontwikkeling. Dit om de inhoudelijke organisatiedoelen te kunnen halen en tegelijkertijd medewerkers te ondersteunen in hun persoonlijke ontwikkeling en het behoud van een goede balans tussen werk en privé.

De herijking van de HRM-processen is afgerond.

Financiën/Juridische Zaken

De interimcontrole en de jaarrekeningcontrole zijn belegd bij de Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag (GAD) van de gemeente Den Haag.

Daarnaast zijn er extern verschillende juridische adviezen ingewonnen ter ondersteuning bij bezwaarzaken en zijn diverse bezwaren afgehandeld via de algemene bezwarencommissie.

Tot slot huurde de MRDH-ondersteuning in voor de invulling van het aandeelhouderschap richting de OV-bedrijven en de treasury-activiteit.

Huisvesting/Facilitaire zaken

In 2023 werkte de MRDH-organisatie een volledig jaar volgens het in Q3-2022 afgeronde project ‘Nieuw huisvestingsconcept’. Een huisvestingsconcept met toekomstbestendigheid en duurzame huisvesting als uitgangspunten die de medewerkers van de MRDH-organisatie optimaal ondersteunt in het werk. Dit concept biedt onder meer de mogelijkheid om hybride te werken. Gedurende 2023 is er geluisterd naar mogelijke verbeteringen en indien noodzakelijk doorgevoerd. Hiervoor waren in 2023 geen extra investeringen noodzakelijk. Begin 2023 zijn de in 2022 bestelde nieuwe koffiemachines geïnstalleerd en in gebruik genomen.

De MRDH-organisatie is erg begaan met het welzijn en vitaliteit van de MRDH-medewerkers. De werkplekcoach was beschikbaar om medewerkers te helpen bij vragen en/of tips met betrekking tot kantoor- en thuiswerkplekken en in Q4-2023 is een inventarisatie gemaakt van workshops en lessen voor de Vitaliteitsweken. Deze worden begin 2024 voor alle MRDH-medewerkers georganiseerd. Eendrachtig de terugkeer van het thema werkdruk in de medewerkerstevredenheidsonderzoeken is er opnieuw veel aandacht voor een gezonde werkbalans. In het kader van veiligheid schoolden we de bedrijfshulpverleners

(EHBO en BHV) bij en liepen we middelen na, die indien noodzakelijk ook werden vervangen.
Het kantoorpand aan de Westersingel heeft een centrale ligging. Een inspirerende plek die in het teken staat van verbinding met elkaar zoeken, ontmoeten en samenwerken. Helaas trekt het kantoorpand ook steeds meer ongenode gasten aan.
Na een aantal incidenten is in Q4-2023 besloten om een gespecialiseerde organisatie in de hand te nemen om te kijken naar en mogelijke veiligheidsverbeteringen te inventariseren. Een verdere uitwerking en implementatie zal begin 2024 plaatsvinden. Ook vond er in dezelfde periode een gesprek plaats met de verhuurder van het MRDH-kantoorpand. Daarbij keken we terug op de afgelopen jaren en spraken we ook met elkaar over de toekomst. Bij de verhuurder is er onder meer op aangedrongen om te kijken naar verdere verduurzaming (bijvoorbeeld zonnepanelen) van het kantoorpand. De MRDH-organisatie wacht de uitwerking van dit gesprek af.

In 2023 liepen de leasecontracten van de twee elektrische dienstauto's af. Er is gekozen om nieuwe leasecontracten af te sluiten. Gezien de levertijden is de verwachting dat deze het eerste halfjaar 2024 in gebruik genomen kunnen worden.

Communicatie/Public affairs

In 2023 lag de focus van de lobby onverminderd op het los maken van extra middelen voor het OV, zowel incidenteel als structureel. En met succes; het Rijk heeft een flinke extra bijdrage geleverd om het OV op niveau te houden. Door een slimme inzet van lobby liet de MRDH op meerdere manieren het belang van investeren in onze regio zien.
De totstandkoming van de Strategische Agenda ging gepaard met diverse communicatie-uitingen om het belang van regionale samenwerking voor het voetlicht te brengen. Met behulp van presentaties, animaties en een goede vormgeving van de Strategische Agenda is er ruimschoots aandacht gevraagd en besteed aan de vaststelling van de agenda in mei 2023.

Verder zijn in 2023 weer diverse ontmoetingen georganiseerd (bijvoorbeeld de Metropoolcafés). Dit waren bij uitstek momenten om hernieuwd kennis te maken met elkaar en met waar de MRDH aan werkt. De opkomst bij deze ontmoetingen was wisselend en bleef achter bij de opkomst van dit soort ontmoetingen voor de coronapandemie. Een duidelijk aanwijsbare verklaring hiervoor is er niet, het lijkt hier om een meer generieke trend te gaan. MRDH Live is, vanwege de samenloop met de landelijke verkiezingen, verplaatst naar 2 februari 2024.

Tot slot zijn de corporate communicatiemiddelen, zoals het MRDH-journaal en andere presentatiemiddelen en -uitingen, actueel gehouden en werd de investering in monitoring van (social)media gecontinueerd.

Personele en materiële overhead totaal

De realisatie van de personele en materiële overhead van de MRDH-organisatie levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting.

(Bedragen in euro's)

MRDH TOTAAL OVERHEAD	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023
Personele overhead (salarislasten)	4.625.054	396.855	4.228.199
Materiele overhead	2.644.530	-224.470	2.869.000
Doorbelasting overhead projecten	-35.520	-35.520	0
Totalen	**7.234.064**	**136.865**	**7.097.199**

Toelichting afwijkingen

De overhead laat een overschrijding zien van € 136.865. Dit is opgebouwd uit een positief saldo (onderschrijding) van € 259.990 op de materiële overhead (inclusief overhead projecten) en een negatief saldo op de personele overhead van € 396.855.

Personele overhead (salarislasten)

Het verschil van € 396.855 aan hogere lasten kunnen we als volgt verklaren.

- Het was voor de MRDH noodzakelijk om tijdelijk externe ondersteuning in te huren. Dit in verband met het tijdelijk opvangen van werkzaamheden van een aantal langdurige ziektegevallen, afwezigheid door zwangerschappen en een detachering. Deze tijdelijke inhuur was noodzakelijk om grote vertragingen in werkprocessen te voorkomen. Ondanks gedeeltelijke (ziekte)uitkeringen en een detacheringsvergoeding heeft dit per saldo € 91.622 aan extra kosten met zich meegebracht. Deze kosten waren op voorhand niet voorzien.
- Bij de MRDH zijn vier trainees in dienst. Zij zijn onderdeel van het regionale MRDH-traineeprogramma. Voor deze medewerkers is geen apart budget beschikbaar binnen de personele overhead. De salarislasten passen wel binnen de totale salarislasten van de MRDH-organisatie. De lasten worden belast aan het onderdeel waar traineeopdrachten binnen de MRDH-organisatie hebben plaatsgevonden. In 2023 zijn de trainees onder meer ingezet voor het traject inzake de interne organisatieontwikkeling en organisatiecultuur. Het huidige traineeprogramma loopt tot 1 april 2024. Voor de overhead zijn de kosten in 2023: € 122.562.
- Het management van de MRDH maakte de afgelopen jaren organisatorische keuzes die effect hebben op de bedrijfsvoeringsfuncties. Keuzes waarbij geldt dat dit moet passen binnen de totale salarislasten van de MRDH-organisatie. Een voorbeeld van een in 2023 gemaakte organisatorische keuze is het plaatsen van een extra strategisch adviseur binnen de stafafdeling BSB. Een noodzakelijk geachte keuze om er onder meer voor te zorgen dat de op 26 mei 2023 door het algemeen bestuur goedgekeurde Strategische Agenda een goede opvolging krijgt. Maar ook de in het verleden gemaakte keuze voor uitbreiding van de financiële afdeling en oude afspraken betreft outplacementtrajecten maken deel uit van deze extra last binnen de personele overhead. In 2023 is dit per saldo € 99.130.
- Daarnaast startte in 2023 MRDH Support. Hiermee biedt de MRDH de 21 aangesloten gemeenten extra ondersteuning om de doelen uit de Strategische Agenda 2023-2026 te behalen. In het tweede halfjaar van 2023 zijn de medewerkers gefaseerd bij de MRDH-organisatie in dienst getreden. Opdrachten bleven op dat moment achter. Voor MRDH Support is geen apart budget beschikbaar. Zoals op 16 december 2022 door het algemeen bestuur is goedgekeurd, is het de uitgangspositie dat medewerkers van MRDH Support in dienst treden van de MRDH en dat MRDH Support kostendekkend wordt uitgevoerd. Bij onderbenutting ligt het financiële risico, in 2023 € 83.541, bij de MRDH.

Materiële overhead

Er is 92% van de gewijzigde begroting besteed. Het verschil van € 224.470 aan lagere kosten kunnen we als volgt verklaren.

- De onderschrijding binnen de kostencategorie ICT/DIV bedraagt € 107.419. Dit heeft voornamelijk te maken met de stagnatie in de uitvoer van het informatiebeleidsplan. Zie 3.4.4 Bedrijfsvoering, Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer voor een uitgebreid verslag en doorkijk naar 2024.
- Aan de kostencategorie Communicatie en Public Affairs is in 2023 € 48.927 minder besteed dan begroot, voornamelijk vanwege minder specialistische inhuur op communicatie en lagere kosten voor regiobijeenkomsten. Voor het opstarten en het uitrollen van MRDH Support is een projectleider ingehuurd. Deze lasten waren op voorhand

niet begroot, maar we dekken door lagere kosten op de deelbudgetten voor Public Affairs en de Strategische Agenda. Laatstgenoemd (restant) deelbudget bleek na vaststelling van de Strategische Agenda in mei 2023 door het algemeen bestuur niet meer noodzakelijk.

- Binnen de kostencategorie Financiën/Juridische zaken bedraagt de onderschrijding € 32.923. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de kosten voor het inhuren van extern expertise en de afhandeling van bezwaren lager uitvielen dan begroot. Daarentegen vielen de accountantskosten wel hoger uit.
- De onderschrijding binnen de kostencategorie Huisvesting/facilitaire zaken bedraagt € 20.396. Ongeveer 98% van het vooraf beschikbare budget is besteed. Er was op voorhand rekening gehouden met de forse stijgingen van de kosten voor energie, warmte en huur van het kantoorpand. De kleine positieve verschillen op diverse deelbudgetten binnen deze kostencategorie maken uiteindelijk de genoemde onderbesteding.
- Binnen de kostencategorie Overige personele lasten bedraagt de onderschrijding € 7.483. Dit is een combinatie van zowel positieve als negatieve verschillen op deelbudgetten. Door langdurige ziektetrajecten, intensieve werving en selectietrajecten, meer reisbewegingen woon-werkverkeer en invulling van opleidingsbehoeften zijn op deze deelbudgetten de negatieve verschillen zichtbaar. Daarentegen vielen kosten voor bijvoorbeeld organisatieontwikkeling en organisatiecultuur, inhuur externe expertise en overige personeelskosten lager uit dan oorspronkelijk gedacht.
- Binnen de kostencategorie Bestuurszaken worden de kosten voor vergaderingen/bijeenkomsten en publicaties verantwoord. In 2023 zijn de kosten € 7.322 lager dan begroot.
- Waar noodzakelijk worden deelbudgetten voor 2024 aangepast naar aanleiding van de resultaten over 2023.

Doorbelasting overhead projecten

De MRDH is de uitvoerder voor het abri-project namens vier gemeenten. Vanuit voortschrijdend inzicht is besloten een deel van de overheadkosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In 2023 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting. Dit is een meevaller van € 35.520.

Personele en materiële overhead Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat

Hierna volgen de overzichten van de verdeling van de hiervoor verantwoorde kosten van de overhead over de Vervoersautoriteit/de rijksbijdrage BDU verkeer en vervoer, Economisch vestigingsklimaat/de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en een incidentele bijdrage uit de reserve Interne kwaliteitsverhoging. De materiële kosten van de overhead komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Voor een toelichting op de verdeling van de personele lasten van de overhead zie 3.4.1 MRDH-organisatie.

(Bedragen in euro's)

OVERHEAD VERVOERSAUTORITEIT	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023
Personele overhead (salarislasten)	3.696.417	345.556	3.350.861
Materiële overhead	2.115.624	-179.576	2.295.200
Doorbelasting overhead projecten	-28.416	-28.416	0
Totalen	**5.783.625**	**137.564**	**5.646.061**

OVERHEAD ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023
Personele overhead (salarislasten)	928.637	51.299	877.338
Materiële overhead	528.906	-44.894	573.800
Doorbelasting overhead projecten	-7.104	-7.104	0
Totalen	**1.450.439**	**699**	**1.451.138**

3.4.3 Fraude en integriteit

Fraude en integriteitsschendingen zijn ernstige maatschappelijke problemen die burgers, ondernemingen en de overheid financieel fors kunnen benadelen. Ook onze organisatie heeft te maken met fraude- en integriteitsrisico's die deels wel en deels ook niet voorkomen kunnen worden. Door de fraude- en integriteitsrisico's (pro-)actief te analyseren, maken we weloverwogen keuzes ten aanzien van het voorkomen daarvan.

Wat zijn onze uitgangspunten ten aanzien van fraude- en integriteit(risico's)?

De MRDH accepteert geen fraude en integriteitsschendingen en voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. We vertrouwen dat onze medewerkers geen fraude en integriteitsschendingen plegen, maar uit zorgvuldigheid wordt de gelegenheid van de medewerkers om fraude en integriteitsschendingen te plegen met diverse interne preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen zoveel als mogelijk ondervangen.

Bij de inrichting van de organisatie om processen goed te laten verlopen en risico's te beheersen, is in eerste instantie sprake van besturen en beheersen dat tot het takenpakket van het dagelijks bestuur behoort. Maar onder meer door de inwerkintreding vanaf het boekjaar 2023 van de rechtmatigheidsverantwoording door het dagelijks bestuur moeten we nog meer aandacht besteden aan het beheersen van de fraude- en integriteitsrisico's. Hiermee is de verantwoording aan het algemeen bestuur over de frauderisico's gestructureerd belegd door de MRDH.

Beleidsnota fraudepreventie en frauderisicoanalyse

De MRDH is wettelijk verplicht 'zorg te dragen voor de interne toetsing van de getrouwheid van de informatieverstrekking en de rechtmatigheid van de beheershandelingen'. De MRDH vertaalde deze (zorg)plicht onder meer in het Interne controleplan

MRDH 2023 en in een beleidsnota fraudepreventie, inclusief frauderisicoanalyse. Medio maart 2024 stelde het MT de beleidsnota fraudepreventie, inclusief de frauderisicoanalyse voor het boekjaar 2023 vast. Deze beleidsnota is opgesteld voor onbepaalde tijd en wordt indien noodzakelijk op basis van nieuwe vormen van fraudegevallen c.q. integriteitsschendingen en actuele ontwikkelingen in onze P&C-cyclus aangepast.
De frauderisicoanalyse wordt wel jaarlijks geactualiseerd via de jaarrekening van de MRDH. De frauderisicoanalyse is de uitkomst van een analyse van de belangrijkste frauderisico's voor de MRDH. Deze frauderisicoanalyse is opgebouwd uit inschattingen van kans en impact, een inschatting van het overall risico en de aanwezige interne preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen.

Ons Integriteitsbeleid

De MRDH baseerde haar integriteitsbeleid op dat van de gemeente Rotterdam en legde dit vast in een personeelshandboek. Dat betekent onder meer dat de MRDH beschikt over een gedragscode voor medewerkers die in dienst zijn van de MRDH. De gedragscode moet medewerkers houvast bieden bij het hanteren van de normen en waarden van de MRDH. De gedragscode maakt bovendien duidelijk wat de waarden en normen zijn die de MRDH belangrijk vindt, en wat wel en niet toelaatbaar is voor medewerkers. Daarnaast leggen de medewerkers de ambtseed of ambtsbelofte af. Alle medewerkers beschikken over een actuele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Zij dienen daarnaast alle nevenactiviteiten te melden die de belangen van de MRDH mogelijk zouden kunnen raken.

Maatregelen ter voorkoming van fraude

De MRDH past diverse maatregelen toe om fraude te voorkomen. Hiertoe zijn procedures opgesteld en is er functiescheiding tussen taken en verantwoordelijkheden waar een risico op fraude is. Die functiescheiding is bijvoorbeeld van toepassing in het treasury- en betalingsproces, maar ook bij het beoordelen van subsidieaanvragen en het toekennen van subsidies. Onderdeel van onze jaarlijkse (verbijzonderde) interne controle is het toetsen van de werking van de beheersingsmaatregelen ter voorkoming van fraude.

Om fraude tegen te gaan, zijn binnen de MRDH diverse hard- en soft-controls als interne beheersingsmaatregelen ingezet. Hard-controls zijn de interne beheersingsmaatregelen, inclusief functiescheiding en overige onvervangbare interne controlemaatregelen. Deze maatregelen worden genomen om gewenst en ongewenst gedrag direct of indirect af te dwingen. Soft-controls zijn maatregelen om het gedrag van medewerkers en culturele aspecten binnen organisaties te sturen. Het zijn beheersmaatregelen die invloed hebben op de motivatie, loyaliteit, integriteit, inspiratie en normen en waarden van medewerkers.

Bij soft -controls ligt de nadruk op het creëren van een motiverende en stimulerende omgeving. In de veronderstelling dat daarmee de persoonlijke doelstellingen in het verlengde van de organisatiedoelstellingen komen te liggen en de werknemer daarmee altijd handelt in belang van de organisatie. Voorbeelden hiervan zijn onder meer : tone at the top, onze gedragscode, integriteitsregeling, regeling voor klokkenluiders, beleidsregeling met betrekking tot ongewenst gedrag en het periodiek (minimaal één keer per jaar) agenderen van de frauderisicoanalyse.

Hoe gaan we om met (vermoedens van) fraude en integriteitsschendingen?

De medewerkers kunnen bij vermoedens van fraude, corruptie of overige integriteit gerelateerde zaken terecht bij hun leidinggevende of een vertrouwenspersoon.
De MRDH maakte in 2023 gebruik van onafhankelijke vertrouwenspersonen van de Arbo Unie. In het voorjaar 2024 wordt in het verlengde van de beleidsnotitie fraudepreventie een afzonderlijk frauderesponseplan opgesteld. Dit plan dient als een draaiboek voor de situatie dat de MRDH, ondanks alle beheersingsmaatregelen ten aanzien van fraude, toch wordt geconfronteerd met fraude.

Meldingen over (vermoedens van) fraude- en integriteitsschendingen in 2023

Er zijn in 2023 geen (vermoedens van) fraude- en integriteitsschendingen, die door eigen medewerkers zijn gepleegd, bekend bij het dagelijks bestuur en het MT. Tevens zijn er in 2023 bij de vertrouwenspersonen geen meldingen over (vermoedens van) fraude of integriteitsschendingen gedaan.

3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

In het MT van december 2021 is het informatiebeleidsplan goedgekeurd. Op basis van dit plan stelden we een beleid vast voor de komende vijf jaren voor onze informatievoorzieningen. Als onderdeel hiervan nam het MT op 3 oktober 2023 besluiten met betrekking tot het informatiebeheer, informatiebeveiliging en archivering. De afgelopen jaren had de MRDH beperkte capaciteit met betrekking tot ICT. Per 1 januari 2024 is er een vaste formatieplek voor een informatiemanager (één fte) bijgekomen.

Stand van Zaken

Informatiebeheer, informatiebeveiliging en archivering
Het conform wet- en regelgeving vastleggen van documenten is essentieel voor de MRDH. De afdelingen binnen de MRDH hanteerden voor de vastlegging elk hun eigen methodiek. Door de structuur zoveel mogelijk te standaardiseren, wordt het eenvoudiger informatie over afdelingen te delen.

Het MT nam op 3 oktober 2023 onderstaande besluiten rond informatiebeheer, archivering en informatiebeveiliging.

1. *Processen en rollen*
   Er zijn 68 processen vastgesteld. Aan deze processen zijn proceseigenaren, procesmanagers en recordsmanagers toegekend. In het vervolg hiervan worden de 68 processen samen met de proceseigenaren verder ingericht (BIV classificatie, uitvoeren Privacy Risk Assessment, indien nodig Business Impact Analyse of Risico Assessment, BBN classificatie, bewaartermijnen etc.).

2. *Classificaties van alle documenten*
   Alle documenten worden voorzien van een classificatie (privé, openbaar, bedrijfsvertrouwelijk of geheim). Hierbij is er besloten om bedrijfsvertrouwelijk in stellen [??] als standaardclassificatie en alle documenten gelabeld met classificatie privé niet te archiveren.

3. *Bewaarbeleid e-mail en tekstberichten*
   Besloten is de Capstonemethodiek te volgen voor het bewaren van e-mails. Hiervoor worden de e-mails van de sleutelfiguren bewaard in Outlook via het instellen van litigation. Hiermee kunnen de sleutelfiguren geen e-mails verwijderen en zijn alle e-mails terug te vinden voor een WOO-verzoek. Dit proces is in gang gezet in overleg met de gemeente Den Haag en wordt afgerond in Q1 2024. Voor de e-mails van bestuurders is besloten om procesafspraken te maken met de 21 gemeenten om waar nodig e-mailberichten te kunnen opvragen. Het MT nam nog geen besluit over het bewaarbeleid voor tekstberichten. Hiervoor is het idee om zakelijke mobiele telefoons in te zetten. De mogelijkheden hiervoor worden onderzocht. Dit punt komt terug in 2024.
4. *Naamgeving bestanden en versies*
   Besloten om versiebeheer via Microsoft Office te laten verlopen en dit niet meer op te nemen in de bestandsnamen. Daarnaast is er besloten om datum van opstellen, onderwerp en soort document op te nemen in de bestandsnaam zodat het bij een WOO-verzoek vindbaar is.
5. *Regelingen en mandaten*
   De recordsmanagers zijn gemandateerd voor het vernietigen en migreren van data. Besloten om een hotspotmonitor in te richten, een verwerkingsregister in te stellen en een normenkader voor het loggen op te stellen.

Het implementeren van bovenstaande punten is gestart in 2023, maar vanwege beperkte capaciteit in het verslagjaar en de afhankelijkheid van de gemeente Den Haag wordt het grotendeels geïmplementeerd in 2024. De genomen besluiten (samen met de voorzetting van het SharePoint/Visiedosis project) vragen om een andere manier van werken voor de medewerkers. Hiervoor wordt er een communicatieplan opgesteld.

Migratie SharePoint (vervanging E-docs door Visiedosis)

In 2021 is de pilot gestart voor de migratie van het archief naar SharePoint. Het doel van dit project is om alle informatie en documenten centraal op één plaats op te slaan en via een vierlagenstructuur een heldere en transparante mappenstructuur te creëren. Het huidige archief wordt vervangen door Visiedosis in SharePoint. Zo voldoet de MRDH aan de wet- en regelgeving omtrent de archivering, AVG en WOO-verzoeken. Deze pilot is in 2023 geëvalueerd en het MT besloot tegelijk met bovenstaande besluiten op 3 oktober 2023 dit project uit te rollen over de hele organisatie. Hiervoor is er een plan van aanpak gemaakt en staat dit project bovenaan de prioriteitenlijst voor 2024. E-docs is ook de laatste applicatie die nog niet volledig web-based is en een aparte VPN-connectie vereist. Door deze applicatie te vervangen wordt het thuiswerken ook verder vereenvoudigd.

Penetratietest 2023

In 2023 is er een penetratietest uitgevoerd. Hier kwamen meerdere aanbevelingen uit voort. Een deel van de aanbevelingen betrof de AFAS- omgeving. Deze aanbevelingen zijn doorgegeven aan AFAS met de vraag deze op te lossen. De aandachtspunten zijn besproken en momenteel wordt er gewerkt aan het oplossen hiervan.

E-docs upgrade

De MRDH maakt op dit moment gebruik van een sterk verouderde E-docs-omgeving. Er is besloten om E-docs niet meer te gebruiken als centraal archiveringssysteem (zie hierboven). Echter, gezien de hoeveelheid en de vaak relevante documenten die zich nog in E-docs bevinden, is het de verwachting dat E-docs in de komende jaren nog wel gebruikt moeten worden. Om de continuïteit van het systeem te waarborgen moeten we het systeem upgraden. Dit is gestart in 2023 en de verwachting is dat het in Q1 van 2024 is afgerond.

Voortgang aanbevelingen inspectierapport

In 2022 is er een inspectierapport opgesteld waarin onderstaande gebreken zijn geconstateerd.

- *Inrichting en completering lokale regelgeving op het gebied van informatie- en archiefbeheer*
  Na implementatie van genomen besluiten in het MT van 3 oktober 2023 is de inrichting en completering van de lokale regelgeving op het gebied van informatie- en archiefbeheer zo goed als afgerond.
- *Inrichting archiefruimte voor analoge informatieobjecten*
  De MRDH wil aansluiten op het e-Depot en de analoge informatieobjecten digitaliseren en digitaal archiveren.
- *Opzet, bestaan en werking kwaliteitssysteem informatiebeheer*
  We huren een externe in voor het opzetten van het kwaliteitssysteem informatiebeheer. De verwachting is dat dit uiterlijk Q2 2024 is afgerond.
- *Voltooiing ontwikkeling en inrichting informatiebeheerplan, vervanging handboek, applicatielandschap, meta-dataschema, etc.*
  Het applicatielandschap en het informatiebeheerplan zijn afgerond. Ontwikkeling en inrichting vervanging handboek en meta-dataschema zijn nog aan de gang.
- *Inrichting hotspot-monitor*
  Het besluit hierover is genomen en dit wordt ingericht. De afspraken hierover zijn gemaakt in het MT van 3 oktober (zie hierboven).

Extranet MRDH

De MRDH gebruikt het extranet voor het verzenden van de vergaderstukken van de ambtelijke overleggen. Het oude extranet draaide op Drupal 7. Omdat Drupal 7 wordt uitgefaseerd en het daarna niet meer veilig is voor het versturen van vergaderstukken is er een nieuw extranet gerealiseerd. Dit is gerealiseerd binnen de SharePoint-omgeving. Hiervoor is geen nieuwe applicatie aangeschaft.

Digitaal besluitvormingsproces

Er is al langer de wens om het besluitvormingsproces binnen de MRDH te digitaliseren. Het e-systeem is hier een onderdeel van. Aangezien het e-systeem ook doorontwikkeld moet worden, is besloten om dit samen op te pakken. In 2023 is er een onderzoek uitgevoerd hoe het beheer van het e-systeem naar een andere partij over te brengen. Dit bleek niet mogelijk in de huidige vorm. Er wordt momenteel een planning gemaakt voor het digitaliseren van het besluitvormingsproces en de doorontwikkeling van het e-systeem. Vanwege de beperkte capaciteit is de verwachting dat hier mogelijk in Q4 2024 of Q1-Q2 2025 mee wordt gestart.

Bovenstaande levert de Roadmap 2024 op:



Risicobereidheid /acceptatie

De MRDH is een kleine organisatie die voor haar ICT-kennis en -kunde gebruikmaakt van haar netwerk (externe partijen). De besluitvorming die binnen de MRDH en door de MRDH met haar partners plaatsvindt moet transparant zijn. Op verzoek dient de MRDH in staat te zijn het hele proces te reconstrueren (ook jaren nadien) en alle documenten te kunnen overdragen. Veel informatie die de MRDH gebruikt en produceert is niet enorm gevoelig en vaak openbaar. Maar de MRDH is ook een belangrijke partij in concessie en aanbesteding voor Openbaar Vervoer waarin, zeker gedurende het aanbestedingsproces, informatie beveiligd moet zijn. De risicobereidheid zal voor de MRDH aanmerkelijker zijn gezien de omvang van de organisatie en de te leveren diensten, die vaak openbaar zijn. Het verstrekken van onjuiste informatie en/of subsidies zijn de belangrijkste risico's die de MRDH loopt. Dossiers moeten hiervoor op orde zijn en het proces eenduidig en transparant. Dit vormt de basis van acceptatie of het nemen van mitigerende maatregelen bij de risico's.

NORM	NORM	2023	OPMERKING
# Risico analyses per Informatiesysteem	1	0	
Back-up en recovery test	1	1	Er is succesvol een Back-up en recovery test uitgevoerd in 2023
# Penetratie testen	1	1	Er is een penetratietest uitgevoerd in 2023, de aanbevelingen worden uitgevoerd.
# IT audits	1	0	
Lekken van informatie	0	0	Geen meldingen ontvangen.
Lekken van gegevens	0	0	
Ongeautoriseerde toegang door onbevoegden (hackers/hosters)	0	0	
Ongeautoriseerde wijziging van gegevens (hacking)	0	0	
Ongeautoriseerde verwijdering van gegevens (hacking)	0	0	
Doorwerking van virussen/malware	0	0	
(On)opzettelijke foutieve gegevensinvoer en -verandering van data	0	0	
Onbevoegde toegang door onbevoegden bijvoorbeeld hackers en dergelijke via malware	0	0	
Aftappen (draadloos) netwerk door onbevoegden (telewerk situaties)	0	0	
Een dienstverlener gaat failliet	0	0	
Opzegging diensten door dienstverlener	0	0	

Bedrijf continuïteit

In het afgelopen jaar deden zich geen storingen voor. De continuïteit van de MRDH had hier weinig tot geen last van.

ONDERWERP	AANTAL	OPMERKING
# prio1 meldingen	0	Geen meldingen

In 2023 is ook de tweede ronde van de nieuwe laptops gerealiseerd. Alle medewerkers zijn voorzien van een nieuwe laptop.

Privacy

De privacyaspecten spelen zich vooral af bij de klachten en informatieverzoeken. De AVG-richtlijnen worden toegepast. Een audit hierop heeft nog niet plaatsgevonden.

NORM	NORM	2023	OPMERKING
# Privacy Risico analyse (PRA)	1	0	Geen nieuwe applicaties aangeschaft
# Privacy Impact assessment (DPIA's)	1	0	Geen nieuwe applicaties aangeschaft

ONDERWERP	AANTAL	OPMERKING
Woo-verzoeken / informatieverzoeken	1	Er is in 2023 1 Woo-verzoek binnengekomen en afgehandeld.
Klachten AVG of toepassing daarvan	0	N.v.t.

3.4.5 Rechtmatigheid

Inleiding

Rechtmatigheid is een van de kernbegrippen van goed overheidsbestuur. Burgers en bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat overheden publieke gelden rechtmatig verwerven en besteden. Daarom nemen overheden zelf maatregelen in de organisatie die waarborgen verschaffen, en zijn er ook in de regelgeving eisen opgenomen aan de interne en externe controle op rechtmatigheid. De in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties moeten rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en de van toepassing zijnde wettelijke regelingen, waaronder de verordeningen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Tot en met verslagjaar 2022 werd in de controleverklaring van de accountant expliciet een oordeel gegeven over zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid. Door een wetswijziging legt het dagelijks bestuur vanaf het boekjaar 2023 zelf verantwoording af over rechtmatigheid. Doel hiervan is om het gesprek hierover tussen dagelijks bestuur en algemeen bestuur te bevorderen. De rechtmatigheidsverantwoording betreft dus een verantwoording van het dagelijks bestuur aan het algemeen bestuur. Hierbij beoordeelt de accountant of de informatie (zoals opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording) getrouw (juist en volledig) is.

Om deze reden geeft de accountant vanaf verslagjaar 2023 nog uitsluitend een oordeel over de getrouwheid van de gehele jaarrekening. De rechtmatigheidsverantwoording maakt onderdeel uit van de jaarrekening. Hierdoor heeft het getrouwheidsoordeel van de accountant ook betrekking op de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur. Het algemeen bestuur mag er dan ook op vertrouwen dat de accountant toeziet op de juistheid en volledigheid van de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur. Overigens blijft de accountant met de invoering van de

rechtmatigheidsverantwoording wel een oordeel geven over de rechtmatige besteding van de specifieke uitkeringen van het Rijk.

Hierna worden de belangrijkste bevindingen in het kader van het onderzoek naar de rechtmatigheid vastgelegd. De Kadernota Rechtmatigheid 2023 van de Commissie BBV en het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023' die het algemeen bestuur op 15 december 2023 vaststelden, dienen hierbij als uitgangspunt.

Naleving Treasurystatuut MRDH

De bepalingen uit het treasurystatuut zijn in 2023 nageleefd.

Naleving financiële verordening MRDH 2015
Met betrekking tot de financiële verordening was er gedurende het verslagjaar nog één artikel waar niet aan werd voldaan. Dat betreft het ontbreken van een paragraaf subsidies in de begroting (artikel 4 lid 4). In deze paragraaf subsidies dient in ieder geval een overzicht van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen te worden opgenomen, voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening worden verleend. Vanaf jaarrekening 2021 (zie paragraaf 3.6) wordt deze paragraaf standaard opgenomen in de jaarrekening. Vanaf begrotingsjaar 2024 maakt deze paragraaf ook onderdeel uit van de begroting.

Daarnaast heeft het algemeen bestuur de begroting 2024 niet uiterlijk op 14 juli 2023 vastgesteld (artikel 3 lid 1), maar stelde deze uiteindelijk op 8 september 2023 vast. Deze formele onrechtmatigheid leidt overigens niet tot een financiële onrechtmatigheid die van invloed is op de rechtmatigheidsverantwoording 2023.

Naleving rechtmatigheidscriteria inzake de rechtmatigheidsverantwoording

Voor de oordeelsvorming door het dagelijks bestuur over de rechtmatigheid van het financieel beheer voor de rechtmatigheidsverantwoording zijn de volgende drie criteria van toepassing:

1. het begrotingscriterium;
2. het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium);
3. het voorwaardencriterium.

Hierna volgt een analyse van de rechtmatigheid over het verslagjaar 2023.

Ad 1 Het begrotingscriterium

Het begrotingscriterium is uitgewerkt in de kadernota rechtmatigheid 2023 van de commissie BBV. Begin november 2023 publiceerde de commissie BBV een aangescherpte definitie voor begrotingsonrechtmatigheid. Er is sprake van begrotingsonrechtmatigheid indien:

a. het dagelijks bestuur bij de realisatie van doelen en het realiseren van activiteiten de door het algemeen bestuur vastgestelde budgetten voor wat betreft de lasten (op subtotalen binnen de begrotingsprogramma's) of investeringsbudgetten overschrijdt;
b. toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves niet door het algemeen bestuur zijn vastgesteld en;
c. bij onderschrijdingen van lasten of investeringsbudgetten en/of lagere of hogere baten dan begroot de begroting niet tijdig met begrotingswijzigingen is aangepast.

Ad a Begrotingsoverschrijding lasten en investeringsbudgetten

Als blijkt dat de gerealiseerde lasten, zoals weergegeven in de jaarrekening, hoger zijn dan de geraamde bedragen met inbegrip van de laatste begrotingswijziging, is voor zover het de begrotingsoverschrijdingen betreft mogelijk sprake van onrechtmatige lasten. De overschrijding kan namelijk in strijd zijn met het budgetrecht van het algemeen bestuur.

Voor de afweging of afwijkingen tot opname in de rechtmatigheidsverantwoording leiden, moeten de baten en lasten apart worden beschouwd en moeten deze daarom niet worden gesaldeerd. Hierbij moet je rekening houden met het niveau waarop het algemeen bestuur de begroting autoriseert. Dit is binnen de MRDH op het niveau van subtotalen binnen de begrotingsprogramma's. Het kan hier ook gaan om begrotingsonrechtmatigheden, waarbij het dagelijks bestuur binnen het door het algemeen bestuur uitgezette beleid is gebleven.

De volgende zes beleidskaders zijn van toepassing voor de MRDH voor begrotingsonrechtmatigheden.

1. Budgetoverschrijdingen betreffende activiteiten die niet passen binnen het bestaande beleid en waarvoor geen voorstel voor begrotingsaanpassing is ingediend bij het algemeen bestuur zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.
2. Budgetoverschrijdingen die geheel of grotendeels worden gecompenseerd door direct gerelateerde opbrengsten, bijvoorbeeld via subsidies of kostendekkende omzet, zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.
3. Budgetoverschrijdingen bij open einde (subsidie) regelingen zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee voor de rechtmatigheidsverantwoording. Vaak blijkt vanwege dit open karakter in het kader van het opmaken van de jaarrekening een (niet eerder geconstateerde) overschrijding.
4. Budgetoverschrijdingen die worden gecompenseerd door extra inkomsten die niet direct gerelateerd zijn, zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.
5. Begrotingsoverschrijdingen waarvoor geen begrotingswijziging is ingediend, maar waar het algemeen bestuur wel schriftelijk over is geïnformeerd, zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee in de rechtmatigheidsverantwoording.
6. Begrotingsoverschrijdingen van meerjarige investeringsbudgetten in enig jaar, maar waarvan aannemelijk is dat het totaal van de uitgaven binnen het investeringsbudget blijven, zijn niet onrechtmatig. Dit wordt overigens wel toegelicht in de jaarrekening, omdat het niet aanwenden van investeringsbudgetten kan duiden op vertragingen in de uitvoering van de investering (en dus beleid).

In de jaarrekening 2023 is voor programma 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, programma 3. Economisch Vestigingsklimaat en het overzicht overhead sprake van een begrotingsoverschrijding van de lasten op enkele subtotalen. De totale begrotingsoverschrijding van de lasten op het niveau van de subtotalen bedraagt € 571.072.

(Bedragen in euro's)

PROGRAMMA	SUBTOTAAL	BEGROTINGS-OVERSCHRIJDING	TOELICHTING
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Financiering	317.654	De rente heeft betrekking op de rentelasten van de door de MRDH aangetrokken leningen. Deze leningen zijn aangetrokken om door te kunnen lenen aan de regionale OV-bedrijven. Ultimo september 2023 is een nieuwe lening aangetrokken van € 30 miljoen. De rentelasten voor deze nieuwe lening waren niet begroot. Tegenover deze rentelasten staan de extra rentebaten ad € 293.516, die eveneens niet zijn begroot. De extra rentelasten worden derhalve grotendeels gecompenseerd door de hogere rentebaten.
Overhead	Lasten overhead	136.865	De uiteindelijke overeenkomst met de belastingdienst en de daaropvolgende aanslagen waren pas na de 2e bestuursrapportage beschikbaar, in de begroting was met deze aanslag nog geen rekening gehouden. Het betreft een categorie 6 onrechtmatigheid die wel meetelt voor het oordeel van de accountant.

Ad b) Onttrekken of doteren aan bestemmingsreserves

Mutaties in reserves, die niet door een voor 31 december van het verslagjaar genomen besluit van het algemeen bestuur zijn gedekt, zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.

In de jaarrekening 2023 zijn alle mutaties (onttrekkingen en stortingen) in de reserves (af)gedekt middels een genomen (begrotings)besluit door het algemeen bestuur.

Ad c) Onderschrijdingen van lasten of investeringsbudgetten en/of lagere of hogere baten dan begroot de begroting

Over- en onderschrijdingen van baten of onderschrijdingen van lasten/investeringen betreffen op zichzelf geen begrotingsonrechtmatigheden, maar het kan wel onrechtmatig zijn als deze afwijkingen niet tijdig in de (bijgestelde) begroting zijn verwerkt (ofwel: niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld). Het gaat dus om het tijdig melden. Wat tijdig is, wordt bepaald door de interne afspraken tussen het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur over het rapporteren van afwijkingen en het aanpassen van de begroting. Binnen de MRDH is afgesproken dat het tijdig is als deze afwijkingen bij de jaarrekening worden gemeld en worden toegelicht door het dagelijks bestuur. Reden hiervoor is dat de MRDH in de praktijk vaak afhankelijk is van externe partijen (subsidieontvangers) voor wat betreft de tijdigheid van de uitvoering van de werkzaamheden.

In de jaarrekening 2023 zijn de onderstaande (begrotings) afwijkingen adequaat toegelicht in de programmaverantwoording. Door deze uitgebreide toelichting van de (begrotings) afwijkingen in de jaarrekening wordt voldaan aan het tijdig melden aan het algemeen bestuur en tellen deze (begrotings) afwijkingen niet mee voor de begrotingsonrechtmatigheden in de rechtmatigheidsverantwoording.

(Bedragen in euro's)

PROGRAMMA	SUBTOTAAL	GEREALISEERDE LASTEN LAGER DAN BEGROTING
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Beleid en programmering	2.040.760
	Exploitatie OV	68.381.963
	Apparaatslasten	684.067
	Vennootschapsbelasting	401
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Verkeer	7.074.433
	OV	5.674.787
	Apparaatslasten	86.376
Economisch vestigingsklimaat	Programmakosten	984.123

PROGRAMMA	GEREALISEERDE BATEN LAGER DAN BEGROTING	GEREALISEERDE BATEN HOGER DAN BEGROTING
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	72.070.104	-
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	12.835.596	-
Economisch vestigingsklimaat	-	37.208
Overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	-	136.865

Ad 2 Het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium)

Het M&O-criterium geldt in het bijzonder voor bijdragen om niet en subsidies. Worden subsidies terecht verstrekt en worden ze ook gebruikt voor het doel waarvoor het is gegeven? Misbruik kan gelijk worden gesteld aan het plegen van fraude om zich onrechtmatig overheidsgelden toe te eigenen en is dan ook onrechtmatig. Bij oneigenlijk gebruik is feitelijk gehandeld in overeenstemming met wet- en regelgeving, maar is dit in strijd met het doel en de strekking van de wet- en regelgeving. Daarmee zijn dergelijke handelingen niet onrechtmatig.
De MRDH geeft hier invulling aan door aanvragen voor en verantwoordingen van subsidies en bijdragen te toetsen op de te behalen doelstellingen. Daarnaast verzoekt de MRDH in veel gevallen een controleverklaring bij subsidieverantwoordingen. Een groot deel van de geldstromen binnen de MRDH gaat naar partijen als gemeenten en vervoerders. Er zijn nauwelijks particuliere begunstigden van de gelden, waardoor het risico op misbruik en oneigenlijk gebruik lager is. Uit de interne controles op verleende subsidies, bijdragen en overige vergoedingen zijn voor het verslagjaar geen onrechtmatigheden gebleken.

Ad 3 Het voorwaardencriterium

Bij de besteding en inning van gelden moet de MRDH zich aan bepaalde voorwaarden houden. Deze voorwaarden liggen vast in wetten en regels van hogere overheden en de (eigen) regelgeving van de MRDH. De eisen/voorwaarden zijn afkomstig uit diverse wet- en regelgeving en hebben betrekking op

aspecten als doelgroep, termijn, grondslag, administratieve bepalingen, normbedragen, bevoegdheden, bewijsstukken, recht, hoogte en duur. Het kan hier zowel om interne regelgeving (verordeningen etc.) als externe regelgeving gaan. In het jaarlijks opgestelde controleprotocol staat de regelgeving opgenomen onder het normenkader. Voor de rechtmatigheidscontrole zijn vooral de gestelde voorwaarden, die betrekking hebben op recht (heeft de ontvanger wel recht op de vergoeding of subsidie?), hoogte (klopt het bedrag, is de berekening juist?) en duur (zijn de juiste termijnen in acht genomen?) van belang.

Een voorbeeld van het niet naleven van het voorwaarden-criterium is het ten onrechte niet Europees aanbesteden van een opdracht.
Het voorwaardencriterium is verder uitgewerkt in interne controleprogramma's. Uit de controle op inkopen is gebleken dat er vijf opdrachten ten onrechte niet Europees zijn aanbesteed. Voor het verslagjaar gaat het om een bedrag van € 2.480.980.

Uit de controle op subsidies is gebleken dat bij twee in het verslagjaar vastgestelde subsidies de voorgeschreven controleverklaring van een accountant bij de eindverantwoording ontbrak. Het gaat om een bedrag van € 402.750.

Overeenkomstig de vastgestelde rapportagegrens van € 125.000 door het algemeen bestuur zijn hieronder alleen de opdrachten en subsidies opgenomen waarvan de onrechtmatigheid groter is dan deze rapportagegrens van € 125.000.

OMSCHRIJVING OPDRACHT	ONRECHTMATIGHEID	TOELICHTING INCLUSIEF HERSTELMAATREGELEN
Directievoering en toezicht voor een railinfrastructuur project	€ 1.121.744	Er is gekozen om een langlopende opdracht niet Europees aan te besteden. Het gaat om een opdracht waarbij specialistische kennis van belang is voor het waarborgen van de continuïteit van het project. Het in dit stadium van het project overdragen van de werkzaamheden leidt naast risico's op discontinuïteit naar verwachting ook tot onevenredige kosten. Voor 2024 wordt beoordeeld in hoeverre deze dienstverlening ten aanzien van dit railinfrastructureel project kan worden aanbesteed overeenkomstig het geldende inkoop- en aanbestedingsbeleid.
Secretariële dienstverlening	€ 186.163	Gedurende 2023 bleek dat de totale waarde van de afgenomen secretariële dienstverlening over de periode 2020 tot en met 2023 boven de Europese aanbestedingsdrempel kwam. Na deze constatering is de dienstverlening zo spoedig als mogelijk beëindigd om de onrechtmatigheid niet verder te laten toenemen. Voor het boekjaar 2024 en verder zal voor de secretariële dienstverlening, indien noodzakelijk, een aanbesteding plaatsvinden overeenkomstig de gelden inkoop- en aanbestedingsrichtlijnen.

OMSCHRIJVING OPDRACHT	ONRECHTMATIGHEID	TOELICHTING INCLUSIEF HERSTELMAATREGELEN
Inkoop van lessen in het kader van verkeersveiligheid	€ 742.314	In 2023 is de aanbesteding voor het geven van lessen voor verkeersveiligheid voor de schooljaren '23/'24 en '24/'25 verdeeld in verscheidene percelen. Abusievelijk is geen rekening gehouden dat de totale opdrachtwaarde van alle percelen moet worden opgeteld en vervolgens worden afgezet tegen de Europese aanbestedingsdrempel. De totale opdrachtwaarde van alle percelen overschrijdt de Europese aanbestedingsdrempel, waardoor het totale project Europees aanbesteed had moeten worden. Voor de aanbesteding van de verkeerslessen zal vanaf het schooljaar '25/'26 en verder wel rekening worden gehouden met de toepassing van de juiste inkoop- en aanbestedingsrichtlijnen.
Ingenieursdiensten	€ 361.000	Er is gekozen om een doorlopende opdracht niet Europees aan te besteden. Het gaat om een opdracht waarbij specialistische kennis van belang is voor het waarborgen van de continuïteit van het project. Het in dit stadium van het project overdragen van de werkzaamheden leidt naast risico's op discontinuïteit naar verwachting ook tot onevenredige kosten. Voor 2024 wordt beoordeeld in hoeverre deze ingenieursdiensten voor dit project kunnen worden aanbesteed overeenkomstig het geldende inkoop- en aanbestedingsbeleid.
Subsidie in het kader van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid: Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021	€ 327.000	De MRDH voert de rijkssubsidieregelingen Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021 en Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023 uit. Het Rijk heeft op basis van subsidieaanvragen van gemeenten een beschikking afgegeven aan de MRDH met daarin per gemeente de te subsidiëren maatregelen met een vast bedrag per maatregel. Het Rijk subsidieert de helft van deze vooraf bepaalde maatregelen en de MRDH en gemeente bekostigen samen de andere helft. De regeling schrijft voor dat de door de minister gehonoreerde aanvragen worden uitgevoerd conform de subsidieverordening van de MRDH. Deze regelingen hebben de kenmerken van subsidieverlening voor een vast bedrag vanwege de aan de voorkant op basis van de subsidieaanvraag van de gemeente en de beschikking van het Rijk bepaalde subsidiebedragen per maatregel. De MRDH vroeg de gemeenten echter om op basis van werkelijke kosten te verantwoorden met een controleverklaring. Dat leidde in de praktijk tot onduidelijkheden bij de verantwoording en het ontbreken van een controleverklaring van een accountant. Voor de nog niet vastgestelde subsidies, die betrekking hebben op deze rijkssubsidieregelingen, bestuderen we hoe we hier het beste mee kunnen omgaan vanaf verslagjaar 2024.

3.5 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, als 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 de HTM Personenvervoer 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

NAAM	HTM PERSONENVERVOER N.V.
Risico's	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

NAAM	RET N.V.
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in 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 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 paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	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.

NAAM	ZUID-HOLLAND BEREIKBAAR
Deelnemende partijen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail B.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.
Financieel belang	De bekostiging van de in het Jaarplan opgenomen werkzaamheden. Dat bestaat uit de bekostiging van een exploitatiebudget en een werkbudget. Conform afspraken BO-MIRT 25/26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 t/m 2026, waarvan 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget is voor de MRDH € 383.333 per jaar voor ten minste de periode 2022 t/m 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, Verkeersmanagement en wegenstructuur.
Eigen vermogen	Per 31-12-2022: € 2.878.736
Vreemd vermogen	Per 31-12-2022: € 5.490.573
Financieel resultaat	Over 2022: € 2.567.897
Risico's	Er bestaat het risico op overbesteding (meer geld uitgeven dan er beschikbaar is). Bij zicht op overbesteding dient overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming te worden gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.
Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan en worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Conform de samenwerkingsovereenkomst is het eerste Werkplan vastgesteld voor de periode 2022-2024. Op basis van de in 2024 te houden evaluatie wordt eind 2024 de looptijd van het Werkplan voor de periode daarna bepaald.
Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een Jaarplan opgesteld. Jaarlijks levert de stichting uiterlijk in mei van elk jaar een jaarrekening op over het afgelopen boekjaar met een goedkeurende controleverklaring van een externe accountant, waarna de Raad van Toezicht deze jaarrekening vaststelt. De aldus vastgestelde jaarrekening en accountantsverklaring worden vervolgens uiterlijk op 1 juli van het desbetreffende jaar ter kennis gebracht van de deelnemende partijen.
Programma en activiteit	Programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

3.6 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 enkele 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. Met betrekking tot het verslagjaar 2023 zijn in dit kader de volgende subsidies verleend.

(Bedragen in euro's)

SOORT SUBSIDIE	BEGROTINGSPROGRAMMA	BEGUNSTIGDE	BEDRAG 2023	TOELICHTING
Begrotingspost-subsidie	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	950.898	InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag met betrekking tot versterking van het Economisch Vestigings-klimaat. Voortbouwend op de samenwerking van de afgelopen jaren is er ook in 2023 subsidie verleend voor een aantal regionale trajecten op vier categorieën: Innoveren, secretariaat Economic Board Zuid-Holland, Internationaliseren/ Investor Relations en Internationaal Talent Programma.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	500.00	Medio 2022 is voor de periode juni 2022 tot juni 2025 een subsidie van € 1.500.000 verstrekt voor het project Region of the Future. Dit vervolg op het programma City of the Future draagt langs drie domeinen; Robotica in de openbare Ruimte, Urban Data en Energietransitie bij aan nieuwe toepasbare innovatie, werkgelegenheid, nieuwe bedrijvigheid, besparingen voor gemeenten en stage-/afstudeerplaatsen op mbo/hbo en wo-niveau. In 2023 is op deze subsidie € 500.000 verantwoord.

3.7 OV na corona

Vanuit OV gezien was 2023 vooral het jaar om de coronacrisis achter ons te laten. In 2023 was vanuit het Rijk voor het laatste jaar geld beschikbaar in de vorm van transitievergoeding om de transitie naar de nieuwe werkelijkheid na crisis mogelijk te maken. Vanuit de MRDH is in samenwerking met de gemeenten en de vervoerders hard gewerkt om een nieuwe start te maken. Deze samenwerking leidde ertoe dat op 15 november 2023 de BCVa een besluit nam over hoe de borging van een toekomstbestendig OV in de hele regio te realiseren. Het algemeen bestuur stelde hier op 15 december 2023 de financiële middelen voor beschikbaar.

Voor het taakveld treasury, en dan vooral de financiering aan de vervoerbedrijven, is onze inschatting dat het risicoprofiel van de gefinancierde activa niet wijzigt. Voor onze risico-inschatting verwijzen wij naar de paragraaf 3.1 weerstandsvermogen en risicobeheersing.

3.8 Wet open overheid (Woo)

Op 1 augustus 2022 is de Wet open overheid als opvolger van de Wet Openbaarheid van Bestuur van kracht geworden. De wet schrijft voor dat organen van het openbaar bestuur op een bepaalde wijze bepaalde documenten, al dan niet actief, openbaar moeten maken. Al vanaf haar oprichting maakt de MRDH veel actuele documenten openbaar (waaronder naast besluiten ook agenda's, vergaderstukken en verslagen). Dit doet MRDH actief op haar website. Een plan van aanpak voor de informatiehuishouding en verdere actieve openbaarmaking zal worden meegenomen in het opgestarte proces om over te gaan naar een nieuw archiefsysteem.

Daarnaast plaatste de MRDH informatie op haar website voor de mogelijkheden om een verzoek tot openbaarmaking in te dienen op grond van de Woo. Daarbij wees zij ook contactpersonen aan.

Excelleren in de tuinbouw

Innovatieprogramma's zijn belangrijk voor de regio. Het levert inwoners, bedrijven en gemeenten tal van voordelen op. Zo ook de tuinbouwsector. De wereldwijde toppositie willen we als Metropoolregio behouden. Met nieuwe technologieën kan de sector inspelen op nieuwe marktvragen en op maatschappelijke ontwikkelingen als duurzaamheid, circulariteit en toenemende schaarste aan landbouwgrond. En met innovaties verbeter je bovendien de regionale economie, creëer je nieuwe werkgelegenheid en trek je nieuw talent aan.

5G, ROBOTISERING EN AI SAMENBRENGEN

Om de digitalisering in de glastuinbouw te versnellen, ondersteunt de MRDH twee projecten van Tomatoworld in Honselersdijk (Westland), met een gezamenlijke investering van meer dan € 2 miljoen voor de periode 2023-2024. Beide projecten brengen hoogwaardige 5G-technologie, robotisering en kunstmatige intelligentie samen om de verduurzaming, efficiëntie en het bredere regionale ecosysteem in de voedselproductie te bevorderen. Eerder in 2023 kenden de 21 gemeenten de projecten ook al een financiële bijdrage toe. De eerste 5G-testfaciliteit voor de glastuinbouw ter wereld werd begin november in Tomatoworld geopend. Het is er nu mogelijk sensoren, robots en drones in combinatie met 5G te testen.





Deel 2

JAARREKENING

Hoofdstuk 4

OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

4.1 Overzicht van baten en lasten per programma

(Bedragen in euro's)

STAAT VAN BATEN EN LASTEN	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023	PRIMAIRE BEGROTING 2023	REALISATIE 2022
Lasten					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	438.981.808	-70.789.536	509.771.344	422.738.887	504.539.625
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	79.648.086	-12.835.596	92.483.682	140.976.359	55.756.063
Economisch Vestigingsklimaat	5.865.229	-867.571	6.732.799	5.392.010	5.015.764
Overhead	7.234.064	136.865	7.097.199	6.908.379	6.699.777
Onvoorzien	0	0	0	0	0
Totaal lasten	**531.729.186**	**-84.355.838**	**616.085.024**	**576.015.635**	**572.011.228**
Baten					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	440.981.808	-72.070.104	513.051.912	422.738.887	505.539.625
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	79.648.086	-12.835.596	92.483.682	140.976.359	55.756.063
Economisch Vestigingsklimaat	5.442.800	37.208	5.405.592	5.392.010	5.351.832
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	7.234.064	136.865	7.097.199	6.908.379	6.699.777
Totaal baten	**533.306.759**	**-84.731.626**	**618.038.385**	**576.015.635**	**573.347.297**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**1.577.573**	**-375.788**	**1.953.361**	**0**	**1.336.069**
Toevoeging aan reserves					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	2.000.000	-1.280.568	3.280.568	0	1.000.000
Onttrekking aan reserves					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-1.327.207	0	-1.327.207	0	-118.750
Gerealiseerd resultaat	**904.779**	**904.779**	**0**	**0**	**454.819**

4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

4.2.1 Analyse afwijkingen

De verschillen tussen realisatie en begroting worden in de programmaverantwoordingen en het overzicht Overhead toegelicht in de paragrafen 2.1.3, 2.2.3, 2.3.3 en 2.4.2.

4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten

Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de exploitatie 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 een materieel sluitende exploitatie.

Onder incidentele baten en lasten verstaan we onder meer de volgende posten:

- stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard.

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

In de hiernavolgende tabel staan voor de programma's en het onderdeel Overhead de incidentele lasten en baten.

(Bedragen in euro's)

INCIDENTELE BATEN EN LASTEN PROGRAMMA'S	REALISATIE 2023 LASTEN	 BATEN	 DOTATIES	 ONTTREKKINGEN	 SALDO
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer					
Beschikbaarheidsvergoeding/ Transitievergoeding	-22.683.369	-22.683.369			-
Zuid-Holland bereikbaar exploitatiebudget 2023	2.450.000	2.450.000			-
Dotatie risicoreserve financiering			2.000.000		-2.000.000
	-20.233.369	**-20.233.369**	**2.000.000**	**-**	**-2.000.000**
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer					
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	867.781	867.781			-
Maatregelen KTA MoVe Algeracorridor	48.209	48.209			-
Optimalisatie aansluiting A15 Aveling	796.694	796.694			-
Zuid-Holland bereikbaar werkbudget 2023	383.334	383.334			-
	2.096.019	**2.096.019**	**-**	**-**	**-**
3. Economisch Vestigingsklimaat					
Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat				1.327.207	1.327.207
	-	**-**	**-**	**1.327.207**	**1.327.207**
Overhead					
Doorbelasting overhead ABRI's		35.520			35.520
	-	**35.520**	**-**	**-**	**35.520**
Totaal	**-18.137.350**	**-18.101.830**	**2.000.000**	**1.327.207**	**-637.273**

Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

In 2023 is de BVOV 2021 vastgesteld en hebben de vervoerders voor de BVOV 2022 de eindverantwoordingen ingediend. In 2021 en 2022 had de MRDH de volledige lasten en opbrengsten opgenomen in de verantwoording op basis van de eerdere verstrekte beschikkingen door het Rijk. Nu deze lager uitvallen wordt dit bijgesteld in 2023, wat leidt tot correctie van € 45,4 miljoen. Samen met de TVOV-verlening van het Rijk in 2023 van € 22,8 miljoen leidt dit tot lagere baten en lasten ter hoogte van € 22,7 miljoen.

Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH via de BDU incidentele bijdragen van het Rijk. Het betreft incidentele baten en de daarbij behorende lasten op basis van projectvoortgang. Daarnaast ontvangt de MRDH een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

Programma 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 post te worden verantwoord.

Overhead

Voor het abri-project belast de MRDH een bedrag van de overhead in zowel personeel als materieel door aan het project.

4.2.3 Overzicht van baten en lasten 2023 per taakveld

(Bedragen in euro's)

BATEN EN LASTEN 2023 PER TAAKVELD	REALISATIE 2023	VERSCHIL GEWIJZIGDE BEGROTING EN REALISATIE 2023	GEWIJZIGDE BEGROTING 2023	PRIMAIRE BEGROTING 2023	REALISATIE 2022
Lasten per taakveld					
2.1 Verkeer en vervoer	42.449.181	-7.177.207	49.626.388	94.140.487	39.159.696
2.5 Openbaar vervoer	463.640.059	-88.987.900	552.627.959	469.574.759	521.133.590
0.5 Treasury	12.540.376	12.540.376	0	-	-
3.1 Economische ontwikkeling	5.865.229	-867.571	6.732.799	5.392.010	5.015.764
0.4 Overhead	7.234.064	136.865	7.097.199	6.908.379	6.699.777
0.9 Vennootschapbelasting (VpB)	278	-401	679	-	2.402
Totaal	**531.729.186**	**-84.355.838**	**616.085.024**	**576.015.635**	**572.011.228**
Baten per programma					
2.1 Verkeer en vervoer	39.506.985	-10.119.403	49.626.388	94.140.487	41.834.227
2.5 Openbaar vervoer	447.318.565	-108.590.641	555.909.206	469.574.759	524.810.523
0.5 Treasury	33.804.345	33.804.345	0	0	0
3.1 Economische ontwikkeling	5.442.800	37.208	5.405.592	5.392.010	6.702.547
0.4 Overhead	7.234.064	136.865	7.097.199	6.908.379	0
Totaal	**533.306.759**	**-84.731.626**	**618.038.385**	**576.015.635**	**573.347.297**
Resultaat voor reservemutaties	**1.577.573**	**-375.788**	**1.953.361**	**0**	**1.336.069**
Bestemming resultaat					
Onttrekking aan reserves	-1.327.207	0	-1.327.207	-	-118.750
Toevoeging aan reserves	2.000.000	-1.280.568	3.280.568	-	1.000.000
Resultaat	**904.779**	**904.779**	**0**	**0**	**454.819**

Het overzicht van baten en lasten per taakveld is gelijk aan de staat van baten en lasten zoals deze is opgenomen in de jaarrekening. Echter in deze staat is de verdeling van de lasten en baten gemaakt naar taakveld, zoals deze zijn voorgeschreven vanuit het BBV om de vergelijkbaarheid tussen gemeenten en GR's onderling te verbeteren.

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 2.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer. In deze programma's is een duidelijke splitsing aangegeven welk taakveld het bevat.

De rentelast en rentebaat worden verantwoord onder het taakveld 0.5 Treasury.

Het taakveld 3.1 Economische ontwikkeling wordt in zijn geheel verantwoord onder het programma 2.3 Economisch Vestigingsklimaat.

Het taakveld 0.4 Overhead sluit aan op het overzicht 2.4 Overhead. Dit betreffen de indirecte personele en materiele kosten van de afdeling bedrijfsvoering. Deze kosten worden via een vaste verdeelsleutel doorberekend aan de overige programma's.

4.2.4 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in de reserves in principe als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. De MRDH volgt dit voorschrift met ingang van de jaarrekening 2022. Er is daarom geen sprake van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan reserves.

4.2.5 WNT-gegevens

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) ingegaan. De WNT stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector. Deze verantwoording is opgesteld op basis van regelgeving die op de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van toepassing is: het algemene WNT-maximum.

Het bezoldigingsmaximum in 2023 voor de MRDH is € 223.000 (2022: € 216.000). Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen tevens de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte.

De leden van het algemeen en dagelijks bestuur, bestuurscommissie Vervoersautoriteit, bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat en de secretarissen in 2023 zijn allen onbezoldigd.

(Bedragen x € 1)

WNT-GEGEVENS LEIDINGGEVENDE TOPFUNCTIONARISSEN MET DIENSTBETREKKING

Functiegegevens	C. Mourik secretaris-algemeen directeur	C. Mourik secretaris-algemeen directeur
	2023	2022
Aanvang en einde functievervulling in 2023	1/1 - 31/12	1/1 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,00	1,00
Dienstbetrekking?	ja	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 149.195	€ 139.101
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 22.540	€ 22.489
Subtotaal	**€ 171.735**	**€ 161.590**
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 223.000	€ 161.590
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ -	€ -
Totale bezoldiging	**€ 171.735**	**€ 161.590**
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.

Hoofdstuk 5

BALANS 2023

(Bedragen in euro's)

ACTIVA	31-12-2023	31-12-2022
Vaste activa (art. 33)		
Materiële vaste activa (art. 35)	**806.182**	**976.683**
Investeringen met economisch nut	806.182	976.683
Financiële vaste activa (art. 36)	**970.278.795**	**1.038.465.199**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen	446.001.729	476.123.646
Overige langlopende leningen	524.276.065	562.340.552
Totaal vaste activa	**971.084.977**	**1.039.441.882**
Vlottende activa (art. 37)		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**520.771.995**	**447.995.539**
Vorderingen op openbare lichamen	45.867.940	40.481.802
Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	0	20.000.000
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	467.526.672	386.533.568
Overige vorderingen	7.377.383	980.170
Liquide middelen (art. 40)	**50.000**	**50.013**
Banksaldi	50.000	50.013
Overlopende activa (art. 40a)	**76.201.797**	**96.411.623**
De van Europese en Nederlandse overheids-lichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	39.039.798	74.023.146
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	37.161.999	22.388.477
Totaal vlottende activa	**597.023.792**	**544.457.175**
Totaal activa	**1.568.108.769**	**1.583.899.056**

PASSIVA	31-12-2023	31-12-2022
Vaste passiva (art. 41)		
Eigen vermogen (art. 42/43)	**35.421.549**	**33.843.976**
Algemene reserve	0	0
Bestemmingsreserves	34.516.770	33.389.157
Gerealiseerde resultaat	904.779	454.819
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**971.048.167**	**1.039.232.364**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	970.266.917	1.038.451.114
Waarborgsommen	781.250	781.250
Totaal vaste passiva	**1.006.469.716**	**1.073.076.340**
Vlottende passiva (art. 47)		
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**18.327.738**	**37.198.413**
Overige schulden	18.327.738	37.198.413
Overlopende passiva (art. 49)	**543.311.316**	**473.624.302**
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotings-jaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskostengerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	156.595.237	142.733.782
De van de Europese en Nederlandse overheids-lichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	404.188.389	314.988.005
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	1.879.680	2.041.060
Totaal vlottende passiva	**561.639.054**	**510.822.716**
Totaal passiva	**1.568.108.769**	**1.583.899.056**

5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De opstelling van de jaarrekening vereist dat het management oordelen vormt, alsmede schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen. Ook van de baten en lasten. De werkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode, waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden, waarvoor de herziening gevolgen heeft.

Herstel onjuiste rubricering

Bij de MRDH is sprake geweest van een onjuiste rubricering. Er zijn leningen verantwoord onder leningen aan deelnemingen (art. 36 lid b BBV) die geen deelneming zijn van de MRDH, maar overige langlopende leningen (art. 36 lid c BBV). Het betreft de leningen aan de railvoertuigen bv's en de railinfra bv's van zowel de RET als de HTM. Deze bv's zijn eigendom van de gemeente Rotterdam respectievelijk gemeente Den Haag. De MRDH heeft aandelen in de RET N.V. en HTM Personenvervoer N.V. Hieronder vallen onder meer HTM voertuigen B.V. en RET Materieel B.V. waaraan de MRDH de leningen heeft verstrekt. Deze onjuiste rubricering is in de jaarrekening 2023 gecorrigeerd in het saldo van de beginbalans van zowel de leningen aan deelnemingen als de overige langlopende leningen. De omvang van de onjuiste rubricering bedraagt € 525.295.011. Deze verschuiving heeft geen gevolgen voor het eigen vermogen aan het begin en het einde van het boekjaar waarin het herstel plaatsvindt.

Algemene grondslagen voor de Rechtmatigheidsverantwoording

De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de financiële verordening, het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 en op basis van de kadernota rechtmatigheid. Dat betekent het volgende.

1. De rechtmatigheidsverantwoording ziet toe op de financiële rechtmatigheid van baten, lasten, balansmutaties, alsmede de baten en lasten inzake de specifieke uitkeringen op grond van art. 17 Financiële-verhoudingswet.
2. De financiële rechtmatigheid waaronder het voorwaardencriterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik-criterium omvat het volgende:
    a. voor het voorwaardencriterium bestaat de norm uit het normenkader dat onderdeel is van het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023' zoals op 15 december 2023 door het algemeen bestuur is vastgesteld;
    b. voor het begrotingscriterium geldt dat alle overschrijdingen van lasten en investeringskredieten onrechtmatig zijn, waarbij voor een aantal scenario's in het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023' is beschreven wanneer deze overschrijdingen acceptabel zijn. Voor over- en onderschrijdingen van baten, onderschrijdingen van lasten en onderschrijdingen van investeringskredieten geldt dat deze als onrechtmatig zijn aangemerkt, indien ze niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld;
    c. ten aanzien van het M&O-criterium zijn de uitgangspunten in paragraaf 3.2.3. van het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023' leidend bij het voorkomen en opsporen van misbruik en oneigenlijk gebruik. Omdat alleen bij misbruik sprake is van een onrechtmatigheid zijn

eventuele gevallen van misbruik (mits cumulatief met andere fouten of onduidelijkheden boven de verantwoordingsgrens) opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording.

3. De rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld binnen de kaders van de kadernota rechtmatigheid 2023 van de Commissie BBV alsmede onze eigen financiële verordening. Dit betekent dat:
    a. een verantwoordingsgrens van 1% (zijnde € 5.337.292) is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen;
    b. een rapporteringstolerantie van € 125.000 is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

Waarderingsgrondslagen

De jaarrekening is overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) opgesteld.

Vaste activa

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs verminderd met de lineaire afschrijvingen. De verkrijgingsprijs omvat de inkoopprijs en de bijkomende kosten. De vervaardigingsprijs omvat de aanschaffingskosten van de gebruikte grond- en hulpstoffen en de overige kosten die je rechtstreeks aan de vervaardiging kunt toerekenen. In de vervaardigingsprijs kunnen verder een redelijk deel van de indirecte kosten worden opgenomen, en de rente over het tijdvak die aan de vervaardiging van het actief worden toegerekend. In dat geval vermeldt de toelichting dat deze kosten worden geactiveerd. De eerste afschrijving start op 1 juli in het jaar van ingebruikname van de investering. De ontvangen investeringsbijdragen van derden zijn in één keer in mindering gebracht op de activering.

Investeringen met een economisch nut

Materiële vaste activa met een bruto investeringsbedrag tot € 10.000 worden niet geactiveerd, maar worden rechtstreeks ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Voor investeringen met een economisch nut hanteren we de volgende afschrijvingstermijnen:

De volgende materiële vaste activa worden lineair afgeschreven in:

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

Financiële vaste activa

Financiële vaste activa worden, tenzij hierna anders is vermeld, opgenomen tegen nominale waarde. Zo nodig is een voorziening voor verwachte oninbaarheid in mindering gebracht.

Van een deelneming is krachtens artikel 1 lid e BBV sprake als de GR participeert in het aandelenkapitaal van een nv of bv. Participaties in het aandelenkapitaal van nv's en bv's (kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen in de zin van het BBV) zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs van de aandelen. Deelnemingen worden tegen de marktwaarde gewaardeerd indien de marktwaarde lager is dan de verkrijgings- of vervaardigingsprijs.

Vlottende activa

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden met de boekwaarde van vorderingen verrekend.

Liquide middelen

De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.

Overlopende activa

De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Vaste passiva

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit de Egalisatiereserve EV, de risicoreserve financieringen, de voorgestelde resultaatsbestemming en het nog te bestemmen resultaat volgens het overzicht van baten en lasten (de programmarekening). Alleen het algemeen bestuur kan de bestemming van een reserve veranderen. De opheffing van reserves moet met een besluit van het algemeen bestuur plaatsvinden, indien er vooraf geen einddatum is vastgelegd waarop de reserve komt te vervallen.

Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Vaste schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde, verminderd met gedane aflossingen. De vaste schulden hebben een rentetypische looptijd van één jaar of langer.

Vlottende passiva

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

Vlottende schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. De vlottende schulden hebben een rentetypische looptijd van korter dan één jaar.

Overlopende passiva

De overlopende passiva zijn ook gewaardeerd tegen nominale waarde.

Resultaatbepaling

Voor de gemeenschappelijke kosten, zoals opleidingen, huisvesting, automatisering, financiën, communicatie en archief wordt in de begroting een kostenverdeling gemaakt op basis van een verdeelsleutel. Deze kosten worden verantwoord in het onderdeel Overhead. De gemeenschappelijke kosten worden toegerekend aan de dekkingsbronnen op basis van de in de begroting gehanteerde sleutels.

De baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. De rijksbijdragen worden verantwoord volgens het principe van Single information Single audit, op basis van het baten- en lastenstelsel.

Verantwoording concessiebedragen

Elk jaar verleent de bestuurscommissie Vervoersautoriteit aan vervoerders een subsidie voor het uitvoeren van hun vervoersconcessie. Deze subsidie is gebaseerd op een bijdrage per dienstregelingkilometer. Over de dienstregelingkilometers wordt ten minste elk kwartaal gerapporteerd aan de MRDH (MIPOV-rapportage). Onder meer via deze verantwoording controleert de MRDH of de afgesproken kilometers zijn gerealiseerd. Deze controles bieden de MRDH voldoende zekerheid dat deze subsidies juist en rechtmatig worden besteed.

Naar verwachting stelt de MRDH de OV-subsidies, die zijn verleend voor het jaar 2023, vanaf het derde kwartaal 2024 vast.

Vanuit de Regeling Specifieke Uitkering Transitievergoeding zijn in 2023 subsidies verleend en verkregen voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer. De vervoerders verantwoorden deze naar verwachting in het derde kwartaal van 2024.

Verantwoording subsidiebedragen

De kaders voor het verlenen van subsidies binnen de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn vanaf 2018 vastgelegd in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH. Voor de bevoorschotting en afrekening van tot en met 2017 verleende subsidies is de Tijdelijke subsidieverordening Verkeer en Vervoer MRDH 2015 nog van kracht. Op basis daarvan waren de betreffende subsidieverordeningen van de voormalige stadsregio's in 2023 nog steeds van kracht.

De belangrijkste bepalingen ten aanzien van subsidieverlening, bevoorschotting en vaststelling op grond van de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 luiden als volgt:

> *De wijze van bevoorschotting van de subsidie voor grote projecten wordt per project bepaald en in de beschikking vermeld. Voor kleine projecten geldt dat er eenmaal een voorschot van 50% van de subsidie kan worden gegeven, mits dit voorschot minimaal € 12.500 bedraagt. Een aanvraag tot vaststelling moet binnen 26 weken na gereedkomen van een project zijn ingediend. Deze moet vergezeld gaan van een eindrapportage, inclusief accountantsverklaring (indien maximum subsidiebedrag meer dan € 125.000 bedraagt en er op basis van werkelijke kosten is beschikt), die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, waarna de subsidie kan worden vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.*

In het verslagjaar verleende voorschotten worden als besteding in de exploitatie van dat jaar verantwoord. Voor subsidieverleningen groter dan € 1 miljoen en alle subsidies in het kader van de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 (SPUK), worden de bestedingen verantwoord op basis van daadwerkelijke projectvoortgang.

5.2 Toelichting op de balans

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa	2023	€ 806.182	2022	€ 976.683

(Bedragen in euro's)

MATERIELE VASTE ACTIVA MET ECONOMISCH NUT	BOEKWAARDE 01-01-2023	(DES)IN-VESTERING 2023	AFSCHRIJVING 2023	BIJDRAGE DERDEN 2023	AANSCHAF-WAARDE 31-12-2023	CUMULATIEVE AFSCHRIJVING 31-12-2023	AFWAARDERING DUURZAME WAARDE-VERMINDERING	BOEKWAARDE 31-12-2023
Machines, apparaten en installaties								
ABRI's								
Diverse investeringen	-		-		1.840.208	1.840.208		-
Diverse investeringen	-		-		6.751.117	6.751.117		-
Diverse investeringen	-		-		35.847	35.847		-
Diverse investeringen	-		-		849.096	849.096		-
Diverse investeringen	-		-		562.518	562.518		-
	-		**-**		**10.038.786**	**10.038.786**		**-**
Bedrijfsgebouw Westersingel								
Verbouwingskosten Westersingel	2.312		578		5.780	4.046		1.734
Verbouwingskosten Westersingel	554.275		123.172		1.231.721	800.619		431.103
Verbouwingskosten parkeerplaats	21.778		3.350		33.504	15.078		18.426
	578.364	**-**	**127.101**	**-**	**1.271.005**	**819.742**	**-**	**451.263**
Overige materiële vaste activa								
Meubilair	132.187		29.332		293.322	190.467		102.855
Meubilair	13.346		2.412		24.124	13.190		10.934
Meubilair	73.495		11.307		113.069	50.881		62.188
Meubilair	108.865		11.460		114.595	17.189		97.406
Koffiemachines		29.734	2.973		29.734	2.973		26.761
ICT	-		-		90.492	90.492		-
ICT	-		-		41.131	41.131		-
ICT schermen	38.443		8.543		42.714	12.814		29.900
Bekabeling	31.983		7.107		71.074	46.198		24.876
	398.319	**29.734**	**73.135**	**-**	**820.254**	**465.335**	**-**	**354.919**
Totaal materiële vaste activa met economisch nut	**976.684**	**29.734**	**200.235**	**-**	**12.130.045**	**11.323.864**	**-**	**806.182**

In maart 2014 sloot het Stadsgewest Haaglanden een overeenkomst met de gemeente Den Haag voor de aanleg en het onderhoud van haltevoorzieningen in de gemeenten Den Haag, Westland, Delft en Midden-Delfland. Daarin is vastgelegd dat alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zogenaamde abri's) voor een periode van tenminste vijftien jaar aan het Stadsgewest Haaglanden in economisch eigendom zijn overgedragen. Per 1 januari 2015 zijn deze rechten onverkort overgedragen aan de MRDH. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. Deze kosten worden geheel gefinancierd door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. In de loop van 2018 is het beheer en onderhoud van de abri's aan HTM overgedragen.

Dit project en de daaraan toe te rekenen jaarlijkse exploitatiekosten moeten geheel worden betaald uit de hiervoor genoemde reclameopbrengsten. De daartoe gesloten overeenkomst met een externe marktpartij heeft een beperkte looptijd, waardoor de investeringen in een periode van vijf jaar worden afgeschreven.

In 2017 verhuisde de MRDH van Den Haag naar Rotterdam. Eind 2016 is gestart met het opstellen van plannen voor de verbouwing van het pand en vanaf 2017 vond de werkelijke verbouwing plaats. De gemaakte kosten hiervan zijn geactiveerd en worden vanaf 2017 afgeschreven. In 2019 zijn werkzaamheden verricht aan de parkeerplaats, het terras en de fietsenstalling. In 2023 zijn er geen investeringen gedaan in en om het bedrijfsgebouw.

De overige materiele vaste activa bestaan uit investeringen in zowel meubilair als ICT-faciliteiten. In 2023 is er geïnvesteerd in nieuwe koffiemachines in het pand.

Financiële vaste activa

Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	2023	€ 1.001	2022	€ 1.001

(Bedragen in euro's)

	BOEKWAARDE PER 31-12-2022	INVESTERINGEN	DESINVESTERINGEN	BOEKWAARDE PER 31-12-2023
HTM Personenvervoer N.V.	1	-	-	1
RET N.V.	1.000	-	-	1.000
Totaal	**1.001**	**-**	**-**	**1.001**

In 2016 kocht de MRDH één aandeel aan van HTM Personenvervoer N.V. en van RET N.V.

De MRDH verkreeg zeggenschap over de RET en HTM in de vorm van één aandeel van voornoemde vennootschappen. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 was dit nodig om de inbesteding van het railvervoer aan beide bedrijven mogelijk te maken. Op basis van juridische adviezen (en contra-advies) koos de MRDH voor een zo licht mogelijke vorm van zeggenschap, waarbij de risico's voor de MRDH nihil zijn. Aan deze zeggenschap zijn bijzondere rechten gekoppeld. Over enkele onderwerpen vindt namelijk besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats, op basis van unanimiteit. Het betreft onder meer het goedkeuren van de begroting, het vaststellen van de statuten en het benoemen van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen. De MRDH heeft bij een aantal besluiten feitelijk het vetorecht.

Leningen aan deelnemingen	2023	€ 446.001.729	2022	€ 476.123.646

Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit, is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen van HTM en de RET. Daartoe zijn in 2017 en 2018 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Eind 2017 is er ook besloten om nieuwe investeringen in bussen te financieren voor de HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door de MRDH via de busconcessie worden vergoed.

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 31-12-2022	OPGENOMEN IN 2023	AFLOSSING IN 2023	STAND PER 31-12-2023
Leningen aan deelnemingen	476.123.646	-	30.121.917	446.001.729
Totaal	**476.123.646**	**0**	**30.121.917**	**446.001.729**

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in paragraaf 3.3 financiering en treasury.

Overige langlopende leningen	2023	€ 524.276.065	2022	€ 562.340.552

Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit, is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door de MRDH via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 en 2018 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.

Op grond van een daartoe eind 2017 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van nieuwe investeringen voor bussen van EBS, voor zover de MRDH de daarmee samenhangende kapitaallasten via de busconcessie vergoedt.

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 31-12-2022	OPGENOMEN IN 2023	AFLOSSING IN 2023	STAND PER 31-12-2023
Overige langlopende leningen	562.340.552	30.000.000	68.064.487	524.276.065
Totaal	**562.340.552**	**30.000.000**	**68.064.487**	**524.276.065**

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in paragraaf 3.3 financiering en treasury.

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

Vorderingen op openbare lichamen	2023	€ 45.867.940	2022	€ 40.481.802

Belastingdienst (€ 45,4 miljoen)
De grootste vordering op deze balanspost betreft het BTW Compensatiefonds over 2023 van € 45,4 miljoen. Het bedrag van het BTW Compensatiefonds over 2023 wordt op 1 juli 2024 ontvangen.

Overige posten (€ 0,5 miljoen)
De overige posten bestaan uit vorderingen op het Rijk ad € 0,4 miljoen en op gemeenten ad € 0,1 miljoen. De vorderingen betreffen doorbelastingen van gedetacheerd personeel, bijdragen aan projecten en doorschuif BTW Economisch Vestigingsklimaat.

Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	2023	€ 0	2022	€ 20.000.000

De lening is begin 2023 in zijn geheel ontvangen.

Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	2023	€ 467.526.672	2022	€ 386.533.568

Dit betreft het saldo dat verplicht aangehouden moet worden bij het ministerie van Financiën. Op basis van de Wet financiering decentrale overheden (wet Fido) is de MRDH verplicht om overtollige liquide middelen aan te houden in de schatkist. Deze liquide middelen staan ter vrije beschikking van de MRDH. De benutting van het drempelbedrag schatkistbankieren is weergegeven in de volgende tabel.

(Bedragen x € 1.000)

RUIMTE DREMPELBEDRAG SCHATKIST BANKIEREN 2023	Q1	Q2	Q3	Q4
Drempelbedrag begroting (€ 576.000) 2% drempel tot € 500 miljoen + 0,2% van begrotingstotaal dat € 500 miljoen te boven gaat	10.152	10.152	10.152	10.152
Gemiddelde per kwartaal	50	50	50	50
Ruimte onder drempelbedrag	10.102	10.102	10.102	10.102

Overige vorderingen	2023	€ 7.377.383	2022	€ 980.170

De overige vorderingen betreffen vorderingen op partners inzake de afrekeningen van de BVOV 2021 € 5,7 miljoen, project Spoorbeveiliging € 1 miljoen en diverse doorbelastingen van kosten ad € 0,7 miljoen.

Liquide middelen

Banksaldi	2023	€ 50.000	2022	€ 50.013

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Overlopende activa

De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	2023 € 39.039.798	2022 € 74.023.146

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 31-12-2022	TOEVOEGINGEN	ONTVANGEN BEDRAGEN	STAND PER 31-12-2023
het Rijk	38.025.783	4.551.728	38.025.783	4.551.728
Overige Nederlandse overheidslichamen	35.997.363	13.639.995	15.149.288	34.488.070
Totaal	**74.023.146**	**18.191.723**	**53.175.071**	**39.039.798**

(Bedragen in euro's)

OMSCHRIJVING PROJECT	STAND PER 31-12-2022	TOEVOEGINGEN/ TOENAME	ONTVANGEN BEDRAGEN/AFNAME	STAND PER 31-12-2023
Rotterdamsebaan	-	-	0	-
Specifieke uitkering beschikbaarheidvergoeding regionale OV bedrijven	37.642.450	-	37.642.450	-
Specifieke uitkering uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	-	4.551.728	-	4.551.728
Specifieke uitkering werkbudget Stichting Zuid-Holland Bereikbaar	383.333	-	383.333	-
Totaal Rijk	**38.025.783**	**4.551.728**	**38.025.783**	**4.551.728**
A13/A16	28.034.770	-	9.344.924	18.689.846
Regiotaxi	4.044.063	5.356.479	4.044.063	5.356.479
Sebastiaanbrug	603.544	-	-	603.544
HOV Maastunnel	-	1.931.560	-	1.931.560
Reconstructie metrostation Spijkenisse Centrum	-	2.411.320	-	2.411.320
Overige projecten kleiner dan € 1 mln	3.314.986	3.940.636	1.760.301	5.495.321
Totaal overige Nederlands overheidslichaam	**35.997.363**	**13.639.995**	**15.149.288**	**34.488.070**
Totaal	**74.023.146**	**18.191.723**	**53.175.071**	**39.039.798**

Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	2023	€ 37.161.999	2022	€ 22.388.477

De balanspost overige nog te ontvangen bedragen en vooruitbetaalde bedragen bestaat uit een grote verscheidenheid aan vooruitbetaalde kosten en/of nog te ontvangen gelden. Het saldo per ultimo 2023 van de post Overlopende activa wordt met name veroorzaakt door de volgende posten:

(Bedragen in euro's)

OMSCHRIJVING PROJECT	STAND PER 31-12-2022	TOEVOEGINGEN/ TOENAME	ONTVANGEN BEDRAGEN/AFNAME	STAND PER 31-12-2023
Te veel bevoorschot vervoerders BVOV 2022	-	11.058.999	-	11.058.999
Rente op verstrekte leningen	7.318.896	6.929.508	7.318.896	6.929.508
Rente R/C schatkist Q4	663.507	4.838.103	663.507	4.838.103
Marktconformiteits-opslag verstrekte leningen	3.581.418	3.328.503	3.581.418	3.328.503
Reclame afdrachten ABRI's Q4	1.562.501	1.662.813	1.562.501	1.662.813
Bijdrage TU Delft tramlijn 19	-	1.384.298	-	1.384.298
Overige nog te ontvangen	25.424	27.000	25.424	27.000
Voorschotten personeel	1.638	70	1.638	70
Totaal nog te ontvangen	**13.153.384**	**29.229.294**	**13.153.384**	**29.229.294**
Optimaliseren Samenloopdeel Randstadrail	3.925.500	-	3.393.450	532.050
Projectvoortgangen Va projecten	1.017.353	-	426.140	591.213
Bijdrage DOVA	1.126.535	967.898	1.126.535	967.898
Voorschot project Region of the Future	908.333	-	611.746	296.587
Aflossingen en rente opgenomen leningen	831.008	-	831.008	-
Bijdrage Programma Metronet	675.000	-	675.000	-
Realisatie AVLM Cavidor 2022	525.200	375.000	525.200	375.000
Viersporigheid Schiedam - realisatiefase	-	1.822.167	-	1.822.167
Lijn 1 Den Haag - in/uitrukroute Duinstraat (INTHR)	-	2.023.750	-	2.023.750
Voorschot RET Energiebank OV	-	750.000	-	750.000
Overige vooruitbetaalde bedragen	226.164	574.040	226.164	574.040
Totaal vooruitbetaalde bedragen	**9.235.093**	**6.512.855**	**7.815.243**	**7.932.705**
Totaal	**22.388.477**	**35.742.149**	**20.968.627**	**37.161.999**

Eigen vermogen

Het eigen vermogen van de MRDH bestaat uit de bestemmingsreserves en het gerealiseerde resultaat.

De verschillende bestemmingsreserves vormen een onderdeel van het eigen vermogen. Kenmerkend voor deze categorie reserves is dat het hierbij gaat om geoormerkte middelen. Dit betekent dat aan deze reserves specifieke bestedingsdoelen zijn gekoppeld.

Specificatie van het eigen vermogen:

(Bedragen in euro's)

	BOEKWAARDE 31-12-2023	BOEKWAARDE 31-12-2022
Bestemmingsreserve	34.516.770	33.389.157
Gerealiseerd resultaat	904.779	454.819
Totaal	**35.421.549**	**33.843.976**

Onderstaande tabel vertoont de mutaties in de bestemmingsreserves en de afwikkeling van de resultaatbestemming.

(Bedragen in euro's)

	BALANS-WAARDE PER 31-12-2022	RESULTAATS-BESTEMMING 2022	TOEVOEGINGEN 2023	ONTTREKKINGEN 2023	VRIJVAL 2023	BALANS-WAARDE PER 31-12-2023
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	5.389.157	454.819	-	1.327.207		4.516.769
Risicoreserve financieringen	28.000.000	-	2.000.000	-		30.000.000
Bestemmingsreserves	**33.389.157**	**454.819**	**2.000.000**	**1.327.207**		**34.516.770**
Gerealiseerd resultaat	454.819	-454.819		-904.779		904.779
Totaal	**33.843.976**	**0**	**2.000.000**	**422.428**	**0**	**35.421.549**

Bestemmingsreserves	2023 € 34.516.770	2022 € 33.389.157

Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat

Deze reserve is in 2015 ingesteld omdat:

- de in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De doorloop en daarmee samenhangende kosten kunnen voor bepaalde grote projecten een onevenredig beslag op de begroting voor het volgende jaar leggen;
- het niet opportuun is om relatief geringe begrotingsoverschotten af te rekenen met 21 gemeenten.

(Bedragen in euro's)

EGALISATIERESERVE ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT	
Stand per 1 januari 2023	5.389.157
Toevoegingen	454.819
Onttrekkingen	1.327.207
Vrijval	-
Stand per 31 december 2023	**4.516.769**

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. In paragraaf 3.1 (Weerstandsvermogen en risicobeheersing) lichten we uitgebreid toe welke gekwantificeerde risico's we hiermee afdekken en hoe we deze reserve opbouwen.

(Bedragen in euro's)

RISICORESERVE FINANCIERINGEN	
Stand per 1 januari 2023	28.000.000
Toevoegingen	2.000.000
Onttrekkingen	-
Vrijval	-
Stand per 31 december 2023	**30.000.000**

Voorzieningen

Vanuit de CAO voor de gemeenten 2022 is het fenomeen verlofsparen geïntroduceerd. Dit geeft medewerkers de kans om bovenwettelijk verlof en aangekocht verlof vanuit de IKB te storten in het verlofsparen. In 2023 heeft een beperkt aantal medewerkers binnen de MRDH verlof gespaard. Op basis van de verlofsaldi die er eind 2023 stonden hebben wij een inschatting gemaakt wat er eventueel gespaard zou kunnen worden. Uit deze som komt een dusdanig klein bedrag dat wij hier geen voorziening voor gaan vormen.

Wij dienen dit elk jaar opnieuw te bepalen.

Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	2023 € 970.266.917	2022 € 1.038.451.114

De totale rentelast voor het boekjaar 2023 voor de vaste schulden bedraagt € 12.540.376 (2022: € 10.776.139).

De opgenomen leningen zijn één op één doorgeleend aan de regionale vervoerders waaraan de MRDH een concessie verleend.

(Bedragen in euro's)

	SCHULD PER 31-12-2022	VERSTREKT IN 2023	AFLOSSING IN 2023	SCHULD PER 31-12-2023
Leningen Bank Nederlandse Gemeenten	689.527.781	30.000.000	72.344.197	647.183.584
Leningen De Nederlandse Waterschapsbank	348.923.333	-	25.840.000	323.083.333
Totaal	**1.038.451.114**	**30.000.000**	**98.184.197**	**970.266.917**

Waarborgsommen	2023 € 781.250	2022 € 781.250

De exploitatie van de reclamevitrines in de haltevoorzieningen is belegd bij een derde partij waarmee een overeenkomst is afgesloten. In de overeenkomst tussen de concessiehouder (Exterion Media) en concessieverlener (MRDH) is opgenomen dat de concessiehouder bij aanvang van de overeenkomst verplicht is een bedrag gelijk aan anderhalve maand concessieafdracht, gebaseerd op het aantal beschikbare reclamevitrines, als garantie te betalen aan de concessieverlener. Na afloop van de vijfjarige overeenkomst stort de concessieverlener dit bedrag terug.

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

Overige schulden	2023	€ 18.327.738	2022	€ 37.198.413

Schulden aan derden

Gemeenten	€	4.117.830
Rijk	€	0
Overige	€	13.078.721
Totale schuld	**€**	**17.196.551**

De schulden aan de gemeenten bestaan voornamelijk uit afrekeningen van projecten of declaraties van lopende projecten. Voor het Rijk bestaat het uit nog te betalen kosten voor samenwerkingsverbanden. De schulden aan overige bestaan uit bedragen voor diverse projecten, zoals iVRI's gemeenten, bijdrage aan samenwerkingsverbanden, voorschot bedragen BTW inzake Exploitatie van vervoerders en doorbelasting van gemaakte uren door inhuur.

Te betalen belastingen	2023	€ 1.131.187	2022	€ 865.049

	2023		2022	
BTW ondernemer	€	523.557	€	285.340
Loonheffing	€	607.630	€	579.709

De BTW-afrekening over 2023 vindt in januari 2024 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2023, die conform de richtlijnen per kwartaal in 2023 en januari 2024 zijn ingediend.

De loonheffing betreft de aangifte over december 2023 en loopt in januari 2024 in zijn geheel af.

Overlopende passiva

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	2023 €	137.243.247	2022 € 156.595.237

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 31-12-2022	TOEVOEGINGEN	BETAALDE BEDRAGEN	STAND PER 31-12-2023
Nog te betalen kosten projecten	51.978.973	35.964.135	34.447.227	53.495.881
Nog te betalen concessies	72.915.655	-1.652.452	16.019.523	55.243.680
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2020-2021	8.286.061	-4.418.550	182.717	3.684.794
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2022-2023	-	4.418.550	707.333	3.711.217
Nog te betalen kosten overig	23.414.549	16.242.819	18.549.692	21.107.676
Totaal	**156.595.237**	**50.554.502**	**69.906.492**	**137.243.247**

De te betalen projecten hebben betrekking op aangegane verplichtingen waarvoor nog geen factuur is ontvangen en boekingen op basis van projectvoortgang.

Het verloop van de post nog te betalen projecten ziet er als volgt uit:

(Bedragen in euro's)

SUBSIDIEONTVANGER	PROJECT	STAND 01-01-2023	VOORTGANG 2023/ LASTEN 2023	AFGEREKEND BOEKJAAR 2023	VRIJVAL TGV EXPLOITATIE	STAND 31-12-2023
Gemeente Den Haag	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringsveld	1.168.067	825.000			1.993.067
Gemeente Delft	Subs. Herinrichting Reinier de Graafweg	1.531.056		1.531.056		0
RET NV	Keerspoor Randstadrail Frequentie verhogen E-lijn keerspoor	1.957.839		1.857.182		100.657
Gemeente Rotterdam	Subs. prj. aanleg H6 weg	4.258.739			3.603.000	655.739
Gemeente Rotterdam	Tramkeerlus Wilhelminaplein	3.582.500		3.582.500		-

(Bedragen in euro's)

SUBSIDIEONTVANGER	PROJECT	STAND 01-01-2023	VOORTGANG 2023/ LASTEN 2023	AFGEREKEND BOEKJAAR 2023	VRIJVAL TGV EXPLOITATIE	STAND 31-12-2023
Gemeente Krimpen aan den Ijssel	Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2 (grote Kruising)	3.918.670		3.918.670		-
Gemeente Rotterdam	Verkeersprojecten Hoek van Holland	1.917.500				1.917.500
RET NV	Systeemsprong Sneltramtraject	7.357.000	270.865	7.357.000		270.865
Gemeente Den Haag	Lijn 1, tracé Centrum (INTHR)	1.376.820	41.180			1.418.000
Gemeente Den Haag	Lijn 1, tracé Kust (INTHR)	431.415	47.935			479.350
Gemeente Lansingerland	Vervoersknoop Rodenrijs	952.000		952.000		-
Gemeente Rotterdam	P+R Noorderhelling	770.280				770.280
RET NV	Busstation Hart van Zuid	6.000.000		5.480.000		520.000
Provincie Zuid-Holland	N233 Duurzaam Veilig fase 3	747.914	362.526			1.110.440
Stichting Zuid-Holland Bereikbaar	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	250.018			250.018	-
Gemeente Capelle aan den IJssel	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus 2023	849.900				849.900
Havenbedrijf Rotterdam	Herinrichting kruising Moezelweg / Merwedeweg 2022	356.400	1.113.750	356.400		1.113.750
HTM Personenvervoer	Amoveren GTL	1.887.530		1.887.530		-
robotTuner	Realisatie AVLM CAVIDOR	-	131.300			131.300
GR Nieuw Reijerwaard	Reconstructie IJsselmonde Knoop	-	5.250.000			5.250.000
Gemeente Den Haag	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt/Schilderwijk	-	675.000			675.000
Gemeente Voorne aan Zee	Realisatie fietspad/verplaatsing bushalte Ravensew	-	699.450			699.450
Gemeente Westland	Fietsstroken Veilingweg De Lier	-	223.500			223.500
HTM Personenvervoer	Optimaliseren samenloopdeel Randstadrail - deelpro	-	1.265.250			1.265.250
HTM Personenvervoer	Lijn 16Z Den Haag - uitvoeringsfase lijn 16Z -INTH	-	2.616.750			2.616.750
Gemeente Nissewaard	Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	-	3.732.052			3.732.052
Gemeente Den Haag	Blackspot Loosduinsekade - Zuiderparklaan	-	422.000			422.000
Gemeente Vlaardingen	Marathonweg Nieuw Waterland	-	1.518.400			1.518.400
Gemeente Rotterdam	Verplaatsing tramhaltes Laan op zuid	-	1.477.000			1.477.000
HTM Personenvervoer	INTHR	-	4.579.809			4.579.809
EBS	27,5% regeling	-	1.202.200	-		1.202.200
HTM/RET/EBS	Transformatie arbeidsmarkt vervoerbedrijven	-	3.174.470	-		3.174.470
HTM/RET/EBS	Invoering nieuwe betaalwijzen	-	4.970.516	-		4.970.516
Gemeente Den Haag	NRR - kleiner dan 1 mln.	1.484.530	367.568	753.261		1.098.837
Gemeente Den Haag	AROV - kleiner dan 1 mln.	1.768.262		937.664		830.598
Diverse gemeenten	Overig - kleiner dan 1 mln.	6.797.281	3.436.040	3.824.664		6.408.657
	SPUK verkeersveiligheid	2.615.251	1.414.592	2.009.300		2.020.543
		51.978.973	**39.817.153**	**34.447.227**	**3.853.018**	**53.495.881**

De te betalen concessies hebben betrekking op de laatste 5% van de jaarlijkse subsidie die we pas beschikbaar stellen als de vervoerders aan hun verplichtingen hebben voldaan. Dit bedrag wordt op basis van de Q4-rapportages voor de railconcessies gecorrigeerd, zodat het beter aansluit op de verwachte werkelijk af te rekenen subsidie voor de concessies. Voor de busconcessies wordt dit bedrag gecorrigeerd op basis van de definitieve indexeringscijfers voor 2023.

	STAND PER 01-01-2023	BESCHIKKING TOENAME	UITGEKEERDE VOOR-SCHOTTEN AFNAME	UITGEKEERD VOORGAANDE JAREN AFNAME	VAST-STELLING VOORGAANDE JAREN TEN LASTE EXPLOITATIE	VAST-STELLING VOORGAANDE JAREN VRIJVAL TGV EXPLOITATIE	OVERIGE MUTATIES	STAND PER 31-12-2023
Rail concessie Rotterdam e.o. RET								
• Jaar 2021		186.143.760	173.865.720				-13.127.634	-849.594
• Jaar 2020	1.506.686						-572.531	934.155
Rail concessie Haaglanden HTM								
• Jaar 2023		129.900.587	122.821.866				1.151.452	8.230.173
• Jaar 2022	8.567.813	3.018.743		10.508.024	1.940.210			3.018.742
• Jaar 2021	2.453.920			298.933				2.154.987
Busconcessie Rotterdam e.o. RET								
• Jaar 2023		37.078.717	35.224.778				1.117.862	2.971.801
• Jaar 2022	5.118.625					2.725.656		2.392.969
Busconcessie Haaglanden Stad HTM								
• Jaar 2023		27.631.122	20.996.192				1.486.235	8.121.165
• Jaar 2022	9.759.101			3.255.499		803.602	337.486	6.037.486
• Jaar 2019	1.197.333							1.197.333
• Jaar 2018	-517.797							-517.797
Bus concesssie Haaglanden Streek EBS								
• Jaar 2022		23.867.240	22.673.887				2.540.697	3.734.050
• Jaar 2021	4.888.886			4.465.627		423.259		0
Bus concesssie Voorne-Putten en Rozenburg EBS								
• Jaar 2023		11.845.115	11.252.861				1.614.356	2.206.610
• Jaar 2022	2.301.239			2.241.156		60.083		0

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 01-01-2023	BESCHIKKING TOENAME	UITGEKEERDE VOOR-SCHOTTEN AFNAME	UITGEKEERD VOORGAANDE JAREN AFNAME	VAST-STELLING VOORGAANDE JAREN TEN LASTE EXPLOITATIE	VAST-STELLING VOORGAANDE JAREN VRIJVAL TGV EXPLOITATIE	OVERIGE MUTATIES	STAND PER 31-12-2023
Concessie Parkshuttle Connexxion								
• Jaar 2023		770.029	770.029					0
• Jaar 2022	0							0
• Jaar 2021	-3.401			-3.382			19	0
Subtotaal	**35.272.405**	**420.255.313**	**387.605.333**	**20.765.857**	**1.940.210**	**4.012.600**	**-5.452.058**	**39.632.081**
Beschikbaarheids-vergoeding 2020	1.396.250			1.397.000	750			0
Beschikbaarheids-vergoeding 2021	19.900.800			1.862.080		18.038.720		0
Beschikbaarheids-vergoeding 2022	16.346.200					16.345.400	11.058.999	11.059.799
Transitievergoeding 2023		22.759.000	18.207.200					4.551.800
Totaal	**72.915.655**	**443.014.313**	**405.812.533**	**24.024.937**	**1.940.960**	**38.396.720**	**5.606.941**	**55.243.680**

Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2020-2021 en 2022-2023:

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 31-12-2022	ONTVANGEN BEDRAGEN	BETAALDE BEDRAGEN	STAND PER 31-12-2023
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2020-2021	8.286.061	-4.418.550	182.717	3.684.794
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2022-2023	-	4.418.550	707.333	3.711.217
Totaal	**8.286.061**	**-**	**890.050**	**7.396.011**

De betaalde bedragen inzake de SPUK verkeersmaatregelen zien op diverse gemeenten die deelnemen aan deze regeling. Het betreft hier het rijksdeel dat betaald is aan de gemeenten. De totale projectbestedingen worden verantwoord in de lasten. Het rijksdeel wordt dan verantwoord als baat.

Doordat wij de SPUK verkeersveiligheid per regeling (Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021 en Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023) dienen te verantwoorden, hebben wij deze per regeling inzichtelijk gemaakt in de nog te betalen SPUK. Daarom hebben wij het ontvangen bedrag voor de SPUK verkeersveiligheid 2022-2023 overgeheveld uit de SPUK verkeersveiligheid 2020-2021.

Nog te betalen kosten overige:

De post nog te betalen kosten overige bestaat voor het grootste gedeelte uit nog te betalen rente op de opgenomen leningen ad € 6,9 miljoen en aflossing van de leningen ad € 5,1 miljoen. Verder bestaat de post uit afrekeningen voor het abri project ad € 7 miljoen, diverse kosten voor exploitatie € 0,5 miljoen, projectvoortgang en nog te betalen kosten voor het programma Economisch Vestigingsklimaat ad € 1 miljoen en overige nog te betalen facturen ad € 0,6 miljoen. Deze kosten worden alle begin 2024 betaald.

De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	2023 € 404.188.389	2022 € 314.988.005

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 31-12-2022	ONTVANGEN BEDRAGEN	BETAALDE BEDRAGEN	STAND PER 31-12-2023
het Rijk	314.988.005	593.808.860	504.608.476	404.188.389
Totaal	**314.988.005**	**593.808.860**	**504.608.476**	**404.188.389**

Jaarlijks ontvangt de MRDH een rijksbijdrage in het kader van de wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor zover deze middelen in enig jaar niet worden besteed, blijven zij beschikbaar in het fonds BDU.

Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	2023	€ 1.879.680	2022	€ 2.041.060

(Bedragen in euro's)

	STAND PER 31-12-2022	TOEVOEGINGEN	BETAALDE BEDRAGEN	STAND PER 31-12-2023
Digitaliseringsopgaaf	984.438	340.000	368.617	955.821
InnOVatiefonds	760.186	-	337.721	422.465
Marketingplatform	225.479	450.000	419.101	256.378
Te betalen premie reparatie 3e WW-jaar	23.065	5.513	-	28.578
Netto salarissen	2.846	473	2.846	473
Mastercourse 2023-2024	-	125.299	-	125.299
G4 Reeferhub	-	90.666	-	90.666
Huur Telexstraat Q1	45.046		45.046	-
Totaal	**2.041.060**	**1.011.951**	**1.173.331**	**1.879.680**

Sinds 2021 is vanuit Bereik! het project 'Digitalisering Overheden in Zuid-Holland ten behoeve van Krachtenbundeling Smart Mobility' gestart. In dit project, waar wij penvoerder voor zijn, nemen naast de MRDH ook de provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW deel. Jaarlijks worden bijdragen geïnd en kosten betaald. Het saldo blijft beschikbaar voor het project.

InnOVatiefonds en Marketingplatform

De InnOVatieroute is een initiatief van HTM, de RET, EBS en de MRDH.

Het Marketingplatform is het platform van alle OV-bedrijven in de metropoolregio.

De MRDH is penvoerder en voert de financiën hiervoor. Jaarlijks betalen de betrokken partijen een vooraf afgesproken bijdrage. Per jaareinde worden de lasten en de baten met elkaar verrekend en wordt het verschil toegevoegd of onttrokken aan of uit het saldo dat bij de MRDH op de balans staat. De middelen zijn van alle deelnemende partners en zal bij afronding conform de afgesproken verdeelsleutel worden verdeeld.

5.3 Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen we als volgt specificeren:

Programma Infrastructuur, verkeer, projecten	€	62.201.955
Programma Infrastructuur, openbaar vervoer, projecten	€	42.595.573
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies	€	3.666.562.274
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering OV	€	2.407.031
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer	€	3.712.552
Programma Economisch Vestigingsklimaat	€	5.487.232
Bedrijfsvoering	€	2.661.510
Totaal	**€**	**3.785.628.127**

De verplichtingen van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer bevatten, tot en met 31 december 2023 op grond van het IPVa, verleende subsidies en opdrachten voor kleine en grote projecten. De bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies, opgenomen verplichtingen betreffen vooral exploitatiebijdragen. Het merendeel daarvan bestaat uit de verplichte concessies van rail- (€ 2,6 miljard) en busconcessies (€ 1,1 miljard).

Deze verplichtingen worden vanaf 2024 uit het BDU-fonds en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU bekostigd.

Naast de hiervoor genoemde verplichtingen zijn voor de financiering van railinvesteringen ook borgstellingen verleend voor rechtstreeks aan de RET verstrekte leningen. Het betreft een aan de Europese Investeringsbank verstrekte borgstelling voor een lening met een restwaarde per 31 december 2023 van € 96 miljoen aan de RET. Een specificatie van de verstrekte borgstelling is opgenomen in paragraaf 3.3 (financiering en treasury). De hiermee samenhangende aan de RET te vergoeden kapitaallasten worden bekostigd uit het fonds BDU en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU.

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

1. Met instemming van de motie Bikker wordt het regionaal openbaar vervoer structureel met € 300 miljoen extra ondersteund. Met € 300 miljoen is het landelijk mogelijk om de voor 2024 voorziene tariefstijging van 11,7% in het regionaal openbaar vervoer structureel af te wenden, waarbij er in 2025 weer reguliere indexatie van de tarieven zal plaatsvinden. De decentrale overheden verwachten dat hiervoor structureel circa € 160 miljoen nodig is. De resterende € 140 miljoen is jaarlijks beschikbaar voor een impuls aan het regionaal openbaar vervoer. De verwachting is dat van de € 300 miljoen extra middelen jaarlijks € 73 miljoen bij de MRDH terechtkomt. Voor het afwenden van de

tariefstijging is € 39 miljoen nodig, die één op één aan de vervoerders zal worden doorgezet.
2. Het algemeen bestuur stemde op 15 december 2023 in met de besluiten in het kader van Borging toekomstbestendig OV in de hele regio. Financieel is besloten om een reservering in de OV-exploitatiebegroting op te nemen van € 145 miljoen. Van de € 145 miljoen wordt € 137 miljoen gedekt uit de beschikbare financiële ruimte binnen het BDU-saldo. Het besluit voor deze aanvullende middelen voor het OV worden uiteindelijk verwerkt in de subsidies voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

Deze ontwikkelingen worden verwerkt in de begrotingen via de reguliere procedure.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen die per jaareinde 2023 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan, bestaan uit drie onderdelen.
1. Het betreft voor het grootste deel vanaf 2019 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH. De stand van de niet uit de balans blijkende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt per jaareinde 2023 € 5.487.232. Dekking van deze verplichtingen vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.
2. Tot en met 2023 is een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen. Het gaat per jaareinde 2023 om een bedrag van € 154.681.
   - Dekking: inwonerbijdrage EV 2024 en verder.
3. In 2022 is een meerjarige subsidie van € 1.500.000 verleend aan YES!Delft. De in 2022 bestede jaarschijf bedraagt € 291.667 en de in 2023 bestede jaarschijf bedraagt € 611.746. De niet uit de balans blijkende verplichting bedraagt € 596.587.
   - Dekking: inwonerbijdrage EV 2024 en verder.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen voor bedrijfsvoering bestaan uit diverse huurovereenkomsten en jaargrensopdrachten. Begin 2017 is de huurovereenkomst voor het bedrijfspand aan de Westersingel 12 te Rotterdam gesloten voor de duur van tien jaar ingaande op 1 maart 2017.

5.4 Rechtmatigheids-verantwoording

Rechtmatigheidsverantwoording 2023

Verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken drie rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen (1) het begrotings-, (2) het voorwaarden-, en (3) het misbruik- en oneigenlijk gebruik-criterium.

In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het algemeen bestuur vastgestelde kaders, zoals de begroting en MRDH-verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op 15 december 2023 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag, omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording

hoeven te worden betrokken. Deze grens - bepaald door het algemeen bestuur - bedraagt 1% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 5.337.292. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2023 van de commissie BBV van november 2023.

Bevinding

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota Rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf beschreef het dagelijks bestuur ook welke actie het onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.



Deel 3

OVERIGE GEGEVENS

Hoofdstuk 6

BESLUIT

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 5 juli 2024;

met inachtneming van de in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing opgenomen risico's:

Besluit:

1. de jaarstukken 2023 vast te stellen met een resultaat van € 904.779 met betrekking tot het programma Economisch Vestigingsklimaat;
2. van het resultaat een bedrag van € 204.036 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2023 aan te vullen;
3. van het resultaat een bedrag van € 289.806 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen één jaar een concrete bestemming voorstelt;
4. van het resultaat een bedrag van € 410.937 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen twee jaar een concrete bestemming voorstelt.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 5 juli 2024 van het algemeen bestuur.

de voorzitter, de secretaris,

Ahmed Aboutaleb **Christel Mourik**

BIJLAGEN

Bijlage 1 Verantwoording 2023 conform SiSa

SISA BIJLAGE VERANTWOORDINGSINFORMATIE 2023 OP GROND VAN ARTIKEL 3 VAN DE REGELING INFORMATIEVERSTREKKING SISA - D.D. 07-02-2024

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering / Juridische grondslag / Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E20	**Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021**	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)		
		Provincies en Gemeenten	*Aard controle R* *Indicator: E20/01*	*Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/02*	*Aard controle R* *Indicator: E20/03*	*Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/04*		
			€ 320.898	€ 3.536.264	€ 1.768.132	Nee		
			Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid opgeleverde verkeers-veiligheidsmaat-regelen per type maatregel (stuks, meters)	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk		
			Aard controle R *Indicator: E20/05*	*Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/06*	*Aard controle R* *Indicator: E20/07*	*Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/08*		
		1	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	5	Capelle aan den IJssel		
		2	117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Ja	400	Capelle aan den IJssel		

		3	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	4	Delft		
		4	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	5	Delft		
		5	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	8	Delft		
		6	105 Verbreden van fietspaden | aantal in meters	Ja	0	Delft		
		7	115 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom | aantal in st	Ja	1	Delft		
		8	117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Ja	850	Delft		
		9	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	0	Den Haag		
		10	106 Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg / erftoegangsweg | aantal in st	Ja	0	Lansingerland		

		11	107 Aanleg van een vrijliggend fiets-/brom-fietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Ja	0	Lansingerland		
		12	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	0	Lansingerland		
		13	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt | aantal in st	Ja	0	Lansingerland		
		14	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer) | aantal in st	Ja	0	Lansingerland		
		15	103 Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm | aantal in meters	Ja	0	Leidschendam-Voorburg		
		16	105 Verbreden van fietspaden | aantal in meters	Ja	604	Leidschendam-Voorburg		
		17	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	6	Leidschendam-Voorburg		
		18	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	2	Leidschendam-Voorburg		
		19	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen | aantal in meters	Ja	0	Maassluis		

		20	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	1	Maassluis			
		21	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	14	Maassluis			
		22	104 Uitvoeren van gesloten verharding van fietsstroken en –paden | aantal in dagen	Ja	1	Maassluis			
		23	104 Uitvoeren van gesloten verharding van fietsstroken en –paden | aantal in dagen	Ja	1	Maassluis			
		24	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	1	Maassluis			
		25	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	1	Maassluis			
		26	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	0	Ridderkerk			
		27	118 Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	1	Ridderkerk			
		28	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt | aantal in st	Ja	1	Ridderkerk			
		29	102 Saneren paaltjes en verticale elementen op of naast fietspaden | aantal in st	Ja	34	Ridderkerk			

		30	116 Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering | aantal in meters	Ja	0	Ridderkerk		
		31	101 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Ja	0	Schiedam		
		32	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen | aantal in meters	Ja	0	Schiedam		
		33	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	0	Schiedam		
		34	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats | aantal in st	Ja	0	Schiedam		
		35	112 Inrichten van een schoolzone door snelheidsbeïnvloedende maatregelen | aantal in st	Ja	0	Schiedam		
		36	113 Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan | aantal in st	Ja	0	Schiedam		
		37	101 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Ja	2.260	Vlaardingen		
		38	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen | aantal in meters	Ja	10	Vlaardingen		

		39	103 Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm | aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen		
		40	107 Aanleg van een vrijliggend fiets-/brom-fietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Ja	100	Vlaardingen		
		41	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	0	Vlaardingen		
		42	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	6	Vlaardingen		
		43	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	0	Vlaardingen		
		44	116 Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering | aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen		
		45	117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen		
		46	118 Aanleg van een veilige voetgangers-oversteekplaats | aantal in st	Ja	5	Vlaardingen		

		47	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt | aantal in st	Ja	0	Vlaardingen		
		48	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer) | aantal in st	Ja	0	Wassenaar		
		49	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	1	Westland		
		50	205 Verbreden van fietspaden | aantal in meters	Nee	0	Leidschendam-Voorburg		
		51	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Nee	0	Leidschendam-Voorburg		
		52	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Nee	0	Leidschendam-Voorburg		
		53	214 Links afslaan verbieden door aanleg van middengeleiders | aantal in st	Nee	0	Leidschendam-Voorburg		
		54	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Ja	3	Hellevoetsluis		
		55	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	5	Hellevoetsluis		

		56	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Ja	2	Hellevoetsluis		
		57	210 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Ja	1	Hellevoetsluis		
		58	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Nee	0	Den Haag		
		59	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Nee	3	Den Haag		
		60	221 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur zone | aantal in st	Nee	0	Den Haag		
		61	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Nee	0	Den Haag		
		62	215 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom | aantal in st	Nee	0	Den Haag		
		63	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Nee	0	Wassenaar		

		64	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Nee	1.200	Ridderkerk		
		65	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Nee	0	Ridderkerk		
		66	215 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom | aantal in st	Nee	0	Ridderkerk		
		67	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Nee	0	Ridderkerk		
		68	218 Aanleg van een veilige voetgangers-oversteekplaats | aantal in st	Nee	0	Ridderkerk		
		69	210 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone | aantal in st	Nee	1	Ridderkerk		
		70	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden | aantal in st	Nee	0	Ridderkerk		
		71	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Nee	0	Lansingerland		

		72	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
		73	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/brom-fietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
		74	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW | aantal in st	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
		75	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur | aantal in meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
		76	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/brom-fietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Ja	0	Nissewaard		
		77	202 Saneren paaltjes en verticale elementen op of naast fietspaden | aantal in st	Nee	0	Rotterdam		
		78	202 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam		
		79	231 Aanleg van een snelheidsremmende plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt | aantal in st	Nee	0	Rotterdam		

		80	226 Aanleggen van veilige bermen 80 km/u - Geleiderail | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam		
		81	226 Aanleggen van veilige bermen 80 km/u - Begin/eindstuk geleiderail | aantal in st	Nee	0	Rotterdam		
		82	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam		
		83	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/brom-fietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam		
IenW	E27A	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)** **Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)** Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/01*	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/02*	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/04*	Correctie over besteding (T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/05*	Eindsaldo/-reservering (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/06*
			€ 314.988.005	€ 593.808.860	€ 0	€ 504.608.476	€ 0	€ 404.188.389
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen				
			Omschrijving *Aard controle R* *Indicator: E27A/07*	**Bedrag** *Aard controle R* *Indicator: E27A/08*				
		1	Railconcessie RET	€ 175.946.310				
		2	Railconcessie HTM	€ 138.199.352				

SISA BIJLAGE VERANTWOORDINGSINFORMATIE 2023 OP GROND VAN ARTIKEL 3 VAN DE REGELING INFORMATIEVERSTREKKING SISA - D.D. 07-02-2024								
IenW	E57	**Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024**	Beschikkingsnaam / nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E57/01*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E57/02*	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving *Aard controle R* *Indicator: E57/03*	De som van het totaal aantal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving, ZE-touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische aandrijving *Aard controle R* *Indicator: E57/04*	Zijn de bussen binnen twee jaar ingezet in de dienstregeling? *Aard controle R* *Indicator: E57/05*	Is voldaan aan het kilometervereiste (Ja/Nee) (zie invulwijzer)? *Aard controle R* *Indicator: E57/06*
			BUS2300002	Nee	0	0	Nee	Nee
			Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op die concessie volgt? (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E57/07*					
			Nee					

SISA BIJLAGE VERANTWOORDINGSINFORMATIE 2023 OP GROND VAN ARTIKEL 3 VAN DE REGELING INFORMATIEVERSTREKKING SISA - D.D. 07-02-2024									
IenW	E84	**Regeling stimulering verkeersveiligheids-maatregelen 2022-2023** Provincies en Gemeenten		Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E84/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/02*	Cumulatieve eigen bijdrage en externe financiering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E84/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/04*		
				€ 1.713.004	€ 1.713.004	€ 1.005.191	Nee		
				Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/08*		
			1	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Albrandswaard		
			2	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	1	Barendrecht		
			3	350 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/h-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Barendrecht		
			4	317 Vervangen verharding fietspad|-aantal in Meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel		

		5	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Capelle aan den IJssel
		6	346 Voetgangersover-steekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Capelle aan den IJssel
		7	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Delft
		8	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Den Haag
		9	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h|aantal in meters	Nee	930	Den Haag
		10	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h|aantal in meters	Ja	625	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
		11	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	1	Krimpen aan den Ijssel
		12	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	2	Krimpen aan den Ijssel
		13	318 Verbreden van fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Lansingerland

		14	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Lansingerland
		15	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Leidschendam-Voorburg
		16	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	2	Maassluis
		17	317 Vervangen verharding fietspad|-aantal in Meters	Nee	0	Midden-Delfland
		18	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	3	Midden-Delfland
		19	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	1	Midden-Delfland
		20	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)|aantal in Meters	Nee	720	Nissewaard
		21	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Nissewaard
		22	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	0	Nissewaard

		23	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Nissewaard
		24	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	4	Nissewaard
		25	301 Aanleg van openbare verlichting|aantal in Meters	Nee	80	Pijnacker-Nootdorp
		26	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
		27	317 Vervangen verharding fietspad|-aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
		28	318 Verbreden van fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
		29	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Ridderkerk
		30	319 Aanleg plateau kruispunt GOW/ETW|-aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
		31	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
		32	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk

		33	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
		34	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
		35	345 Geregelde over-steekplaats (GOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
		36	346 Voetgangersover-steekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
		37	348 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt|aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
		38	349 Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt|aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
		39	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/brom-fietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)|aantal in Meters	Nee	0	Rotterdam
		40	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	5	Rotterdam

		41	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	2	Rotterdam
		42	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Rotterdam
		43	336 Inrichten van schoolzone met snelheidsverlagende maatregelen|aantal in Stuks	Nee	0	Rotterdam
		44	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h|aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
		45	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Schiedam
		46	313 Aanbrengen attentieverhogende markeringen (met ribbels) indien een paaltje moet blijven staan|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
		47	314 Saneren van verticale trottoirbanden en hoogteverschillen tussen verharding en berm|aantal in Meters	Nee	0	Schiedam
		48	315 Inzet t.b.v. verwijderen oneffenheden door opdruk van boomwortels|aantal in Dagen	Nee	0	Schiedam

		49	316 Inzet t.b.v. vullen van gaten en scheuren|aantal in Dagen	Nee	0	Schiedam
		50	317 Vervangen verharding fietspad|-aantal in Meters	Nee	0	Schiedam
		51	322 Fysiek opheffen fietsoversteek|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
		52	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
		53	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
		54	341 Links afslaan verbieden door aanleg doorgetrokken middengeleider|aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
		55	343 Aanleg van rijrichtingsscheiding door rammelstrook op as-markering 50 km/h|aantal in Meters	Nee	0	Schiedam
		56	301 Aanleg van openbare verlichting|aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
		57	317 Vervangen verharding fietspad|-aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
		58	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)|aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen

		59	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	0	Vlaardingen
		60	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg|aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
		61	348 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt|aantal in Stuks	Nee	0	Vlaardingen
		62	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Wassenaar
		63	331 Drempel|aantal in Stuks	Nee	0	Wassenaar
		64	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Nee	0	Wassenaar
		65	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h|aantal in meters	Nee	0	Wassenaar
		66	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Nee	0	Westland
		67	317 Vervangen verharding fietspad|-aantal in Meters	Nee	0	Westland

SISA BIJLAGE VERANTWOORDINGSINFORMATIE 2023 OP GROND VAN ARTIKEL 3 VAN DE REGELING INFORMATIEVERSTREKKING SISA - D.D. 07-02-2024

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering / Juridische grondslag / Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E86	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022**	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Naam concessie-houder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Besteding (jaar T-3 (2019))	Besteding (jaar T-1)	Specifieke kosten van de concessiehouder in de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt	Optelling bedrag verstrekte subsidies concessieverlener (jaar 2022) conform concessie - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend
			Aard controle n.v.t. Indicator: E52/01	*Aard controle n.v.t. Indicator: E52/02*	*Aard controle R Indicator: E52/03*	*Aard controle R Indicator: E52/04*	*Aard controle R Indicator: E52/05*	*Aard controle R Indicator: E52/06*
		1	Diversen	MRDH	€ 421.310.698	€ 393.858.655	€ 609.716	-€ 3.766.160
			Kopie naam concessie	Totale opbrengsten-conform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling	Totale opbrengsten-conform bijlage 3 (5B opbrengsten van reizigers) van de regeling	Totale Opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling	Komt de concessie-houder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee)	
			Aard controle n.v.t. Indicator: E52/07	*Aard controle R Indicator: E52/08*	*Aard controle R Indicator: E52/09*	*Aard controle R Indicator: E52/10*	*Aard controle R Indicator: E52/11*	
		1	MRDH	€ 80.673.325	€ 249.208.904	€ 8.035.901		

Bijlage 2 Controleverklaring

Gemeentelijke Accountantsorganisatie

Den Haag

GAD/2024.34

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2023

A Ons oordeel
Wij hebben de jaarrekening 2023 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag te Rotterdam (MRDH) met kenmerk eDocs110010 van 29 april 2024 gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2023 en van het vermogen van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag op 31 december 2023 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

De jaarrekening bestaat uit:
1 het overzicht van baten en lasten over 2023;
2 de balans per 31 december 2023;
3 de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen, waaronder de rechtmatigheidsverantwoording van het Dagelijks Bestuur over de financiële rechtmatigheid van baten, lasten en balansmutaties over 2023 en de verantwoording Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semi publieke sector (WNT);
4 de SiSa-bijlage met de verantwoordingsinformatie over specifieke uitkeringen;
5 de bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

De basis voor ons oordeel
Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het Controleprotocol Wet normering topinkomens (WNT) 2023, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door het Algemeen bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 dat is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van 15 december 2023. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van de MRDH zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).
Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel
Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Gemeente Den Haag
Spui 70
Den Haag
www.denhaag.nl

Materialiteit
Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 5,4 miljoen. De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteits-voorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2023. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

Wij zijn met het Algemeen Bestuur overeengekomen dat wij tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 125.000 rapporteren, alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve, SiSa- of WNT-redenen relevant zijn.

Controleaanpak frauderisico's
De GAD maakt zelf een inschatting van de frauderisico's bij de MRDH en vormt zich een beeld over de controlemaatregelen van interne beheersing die de organisatie heeft getroffen om mogelijke fraudes en/of niet naleving van wet- en regelgeving van materieel belang te voorkomen. Daarnaast stellen wij vast of deze maatregelen effectief zijn.

Beleidsplan fraudepreventie en frauderisico-analyse
De MRDH heeft in de paragraaf Bedrijfsvoering vrijwillig informatie opgenomen over de beheersing van frauderisico's. Het managementteam van de MRDH heeft in 2023 een beleidsnotitie Fraudepreventie vastgesteld en een eigen frauderisico-analyse opgesteld. De frauderisicoanalyse is de uitkomst van een analyse van de belangrijkste frauderisico's voor de MRDH. Deze frauderisicoanalyse is opgebouwd uit inschattingen van kans en impact, een inschatting van het overall risico en de mix van aanwezige interne preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen. De risicoanalyse wordt jaarlijks geactualiseerd. Wij hebben bij de totstandkoming kritisch meegelezen.

In het voorjaar 2024 wordt in het verlengde van de beleidsnotitie Fraudepreventie een afzonderlijk frauderesponseplan opgesteld. Dit plan dient als een 'draaiboek' voor de situatie dat de MRDH, ondanks de getroffen beheersingsmaatregelen voor fraudepreventie, toch wordt geconfronteerd met fraude.

De MRDH voert systematisch interne controle-onderzoeken uit waarbij de naleving van interne procedures en voorschriften wordt getoetst en aan de directie wordt gerapporteerd. Bij onze controle nemen wij kennis van deze rapporten.

Onze werkzaamheden gericht op de frauderisico-analyse voor de controle van de jaarrekening
Binnen alle organisaties bestaat het risico van het doorbreken van de interne beheersingsmaatregelen door het management. Dit frauderisico hebben wij in de uitvoering van onze controlewerkzaamheden dan ook geïdentificeerd evenals een frauderisico op de uitgaande geldbeweging. De belangrijkste mogelijkheden voor management manipulatie bevinden zich binnen de handmatige en/of extracomptabele elementen van de controle omgeving, waaronder handmatige journaalposten en de totstandkoming van schattingen. In het kader van onze controle hebben wij aandacht besteed aan de interne processen rondom schattingen en aanvullende detailcontroles uitgevoerd.
Daarnaast hebben wij aandacht besteed aan de organisatie van het geldverkeer en aan de wijze waarop verplichtingen (rechtmatig conform verordeningen en interne procedures) tot stand komen en door subsidie-ontvangers worden nageleefd (middels naleving van het door de MRDH vastgestelde M&O-beleid).

Tijdens de controle van de jaarrekening 2023 zijn geen aanwijzingen van fraude onder onze aandacht gekomen. Er zijn geen gevallen van niet naleving van wet- en regelgeving onder onze aandacht gekomen, met uitzondering van de door de MRDH en ons gerapporteerde rechtmatigheids-bevindingen.

Controleaanpak veronderstellingen inzake financiële risico's in relatie tot de financiële positie
Het begrip van de balans, de risico's en de ontwikkeling van de BDU in meerjarig perspectief in relatie tot het meerjarig Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is van belang om de financiële positie van de MRDH te begrijpen. Hiervoor zijn ook de BBV-paragrafen Weerstandsvermogen en risicobeheersing en Financiering in de jaarstukken van belang.

De toekomst van de MRDH bevat (financiële) onzekerheden over reizigersaantallen voor de OV-concessies, prijsontwikkelingen, krapte op de arbeidsmarkt, de groei van de mobiliteit (wegen en spoor), achterblijvende compensatie voor areaaluitbreiding en voor meertrajecten.
De MRDH heeft maatregelen geïmplementeerd om in meerjarig perspectief de bestuurlijke wensen, de financiële risico's, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU) en de meerjarenbegroting (inclusief IPVa) op elkaar af te stemmen. Daarnaast zijn met de OV-concessiehouders (financiële) afspraken gemaakt. Met deze beheersinstrumenten beheerst het bestuur van de MRDH toereikend de financiële risico's en de effecten daarvan voor de financiële positie en de continuïteit.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd
In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2023 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

B Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie
De jaarstukken omvatten andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat:

- het jaarverslag, zijnde de programmaverantwoording (hoofdstuk 2 onder 'Wat wilden we bereiken' en 'Wat is er voor gedaan'), de paragrafen (hoofdstuk 3), het Voorwoord, hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH, verenigbaar is met de jaarrekening en geen materiele afwijkingen bevat;
- de andere informatie opgenomen in het jaarverslag en/of andere in de jaarstukken opgenomen onderdelen met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

C Verklaring betreffende overige door wet- of regelgeving gestelde vereisten
Ingevolge artikel 213 lid 3 (b) Gemeentewet hebben wij onderzocht of de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen als bedoeld in artikel 17 Financiële-verhoudingswet (hierna: de specifieke uitkeringen) rechtmatig tot stand zijn gekomen. In de jaarrekening is verantwoordingsinformatie opgenomen over deze specifieke uitkeringen (de SiSa-bijlage).

Naar ons oordeel zijn de baten en lasten, alsmede de balansmutaties over 2023 met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - Regeling Informatieverstrekking SiSa.

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen, in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - de Regeling Informatieverstrekking SiSa. In dit kader is het Dagelijks Bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om de naleving van die relevante wet- en regelgeving mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Het is onze verantwoordelijkheid een redelijke mate van zekerheid te krijgen voor ons oordeel ingevolge artikel 213 lid 3 (b) Gemeentewet. Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado) en de Nota Verwachtingen Accountantscontrole 2023, zoals opgenomen in de Nota procedure aanlevering SiSa-verantwoordingsinformatie 2023 in bijlage 2 van de Regeling Informatieverstrekking SiSa. Wij hebben bij de controle van de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen dezelfde materialiteit toegepast als bij de controle van de jaarrekening. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen als gevolg van fouten of fraude niet in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeente;
- het evalueren of de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

D Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het Dagelijks Bestuur en het Algemeen Bestuur voor de jaarrekening
Het Dagelijks Bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het Dagelijks Bestuur is ook verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de MRDH, opgenomen bepalingen, zoals

opgenomen in het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 15 december 2023) en voor het getrouw toelichten van de financiële rechtmatigheid in de jaarrekening.

In dit kader is het Dagelijks Bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het Dagelijks Bestuur de veronderstellingen inzake de financiële risico's in relatie tot de financiële positie onderbouwen en afwegen of de MRDH in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Het Dagelijks Bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de financiële risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

Het Algemeen Bestuur is verantwoordelijk voor het vaststellen van het normenkader voor financiële rechtmatigheid en het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de MRDH.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening
Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, de timing en de omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, de Nota verwachtingen accountantscontrole 2023, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door Algemeen Bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 15 december 2023), het Controleprotocol WNT 2023, ethische voorschriften en de onafhankelijkheids-eisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de MRDH;

- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het Dagelijks Bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door het Dagelijks Bestuur gehanteerde veronderstellingen aanvaardbaar zijn inzake de afweging dat de MRDH in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan omtrent de financiële positie. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen echter van materiële betekenis zijn voor de financiële positie van de MRDH;
- het evalueren van de presentatie, de structuur en de inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de controle van de jaarrekening van de MRDH, rekening houdend met de invloed daarop van de aard en de significantie van de activiteiten van uitvoeringsorganisaties ten behoeve van de MRDH. Op basis hiervan hebben wij de aard en de omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden ten aanzien van deze uitvoeringsorganisaties.

Wij communiceren met het Algemeen Bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en de timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Den Haag, 29 april 2024

Origineel ondertekend door

Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag
drs. G.L. Vleugels RE RA
accountant

Bijlage 3 Samenstelling bestuursorganen MRDH 2023 (per 31-12-2023)

DAGELIJKS BESTUUR

Voorzitter	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	de heer J.H.C. van Zanen
Lid	de heer F. van Oosten
Lid	de heer B.R. Arends
Lid	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Lid	de heer L.A. de Lange
Secretaris	mevrouw C. Mourik

ALGEMEEN BESTUUR

Voorzitter	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	de heer J.H.C. van Zanen
Albrandswaard	mevrouw J.G.H. de Witte
Barendrecht	de heer R. Schneider
Capelle aan den IJssel	de heer C. Lamers
Delft	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Den Haag	de heer A. Kapteijns
	mevrouw S. Bruines
Krimpen aan den IJssel	de heer J. Luteijn
Lansingerland	de heer P.H. van de Stadt
Leidschendam-Voorburg	de heer M. Vroom
Maassluis	de heer G. Rensen
Midden-Delfland	mevrouw F. Noordermeer
Nissewaard	de heer F. van Oosten
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.D. Lugthart
Ridderkerk	de heer M. Oosterwijk
Rijswijk	mevrouw H. Sahin
Rotterdam	de heer V.P.G. Karremans
	de heer R. Simons
Schiedam	de heer J. Bijl
Vlaardingen	de heer B. Wijbenga
Voorne aan Zee	de heer P. Rehwinkel
Wassenaar	de heer L.A. de Lange

ALGEMEEN BESTUUR (VERVOLG)

Westland	de heer B.R. Arends
Zoetermeer	de heer M.J. Bezuijen
Secretaris	mevrouw C. Mourik

BESTUURSCOMMISSIE VERVOERSAUTORITEIT

Albrandswaard	de heer M. Bianchi
Barendrecht	de heer D. Vermaat
Capelle aan den IJssel	de heer R. van Woudenberg
Delft	mevrouw M. Huijsmans
Den Haag	de heer A. Kapteijns (plv voorzitter)
Krimpen aan den IJssel	de heer J. Janson
Lansingerland	de heer S. Fortuyn
Leidschendam-Voorburg	de heer. J. Keus
Maassluis	de heer J.M.H. Evers
Midden-Delfland	mevrouw M. Oderwald-Ruijsbroek
Nissewaard	de heer C. Hottentot
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.J.P. van Straten
Ridderkerk	de heer P. Meij
Rijswijk	de heer A. van de Laar
Rotterdam	de heer V.P.G. Karremans (voorzitter)
Schiedam	de heer F. Hamerslag
Vlaardingen	de heer B. Bikkers
Voorne aan Zee	de heer P. Schop
Wassenaar	de heer L. van Doeveren
Westland	de heer P. Varekamp
Zoetermeer	mevrouw I. ter Laak
Adjunct-Secretaris	de heer J. Immerzeel

BESTUURSCOMMISSIE ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT

Albrandswaard	de heer M. Bianchi
Barendrecht	de heer L. van der Linden
Capelle aan den IJssel	de heer E. Faassen
Delft	mevrouw M. Zwart
Den Haag	mevrouw S. Bruines (voorzitter)
Krimpen aan den IJssel	de heer H. van der Wal
Lansingerland	de heer L. Hoek
Leidschendam-Voorburg	mevrouw A.J.W. van Eekelen
Maassluis	de heer J.M.H. Evers
Midden-Delfland	de heer F. Voskamp
Nissewaard	de heer J.W. Mijnans
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.J.P. van Straten
Ridderkerk	de heer K. van der Duijn-Schouten
Rijswijk	de heer W. van Damme
Rotterdam	de heer R. Simons
Schiedam	de heer F. Hamerslag
Vlaardingen	de heer B. Bikkers (plv. Voorzitter)
Voorne aan Zee	de heer A.J. Spoon
Wassenaar	de heer L. van Doeveren
Westland	de heer P Varekamp
Zoetermeer	de heer J. Iedema
Adjunct-Secretaris	mevrouw M. Steinebach

Het bestand 20240828 1.0 Concept agenda Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14437909/1/a13b88d3-c566-4ea2-b4cc-41389b2e1b20

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Investor Relations Programma 2023

Rapportage Trends & Signalen
Internationaal Vestigingsklimaat



Metropoolregio Rotterdam Den Haag / Provincie Zuid-Holland

IR Programma

Doelstellingen:

- monitoring van het Nederlandse en regionale vestigingsklimaat
- verankering van bestaande activiteiten bij reeds gevestigde investeerders
- ondersteuning bij realisatie van mogelijke uitbreidingsprojecten
- inzetten van buitenlandse bedrijven bij de werving van nieuwe investeerders

Uitvoering:

- *Door de drie Zuid-Hollandse Investor Relations partners:*
  - InnovationQuarter (IQ)
  - Rotterdam Partners (RP)
  - The Hague & Partners (THP)
- *In opdracht van*
  - Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA - onderdeel MinEZK)
  - Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)

IR Programma

Uitgangspunten:

- 3.142 buitenlandse vestigingen in Zuid-Holland (2.398 binnen de MRDH)
- IR partners bezoeken jaarlijks minimaal 288 bedrijven bij voorkeur op hoogste managementniveau (96 elk), strategische bedrijven krijgen voorrang
- Organiseren evenementen gericht op verankering buitenlandse bedrijven
- Volgen training ten behoeve van professionalisering op IR-vlak
- De drie individuele rapportages voor de NFIA worden samengevoegd tot één rapportage voor geheel Zuid-Holland, met een sterke focus op de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

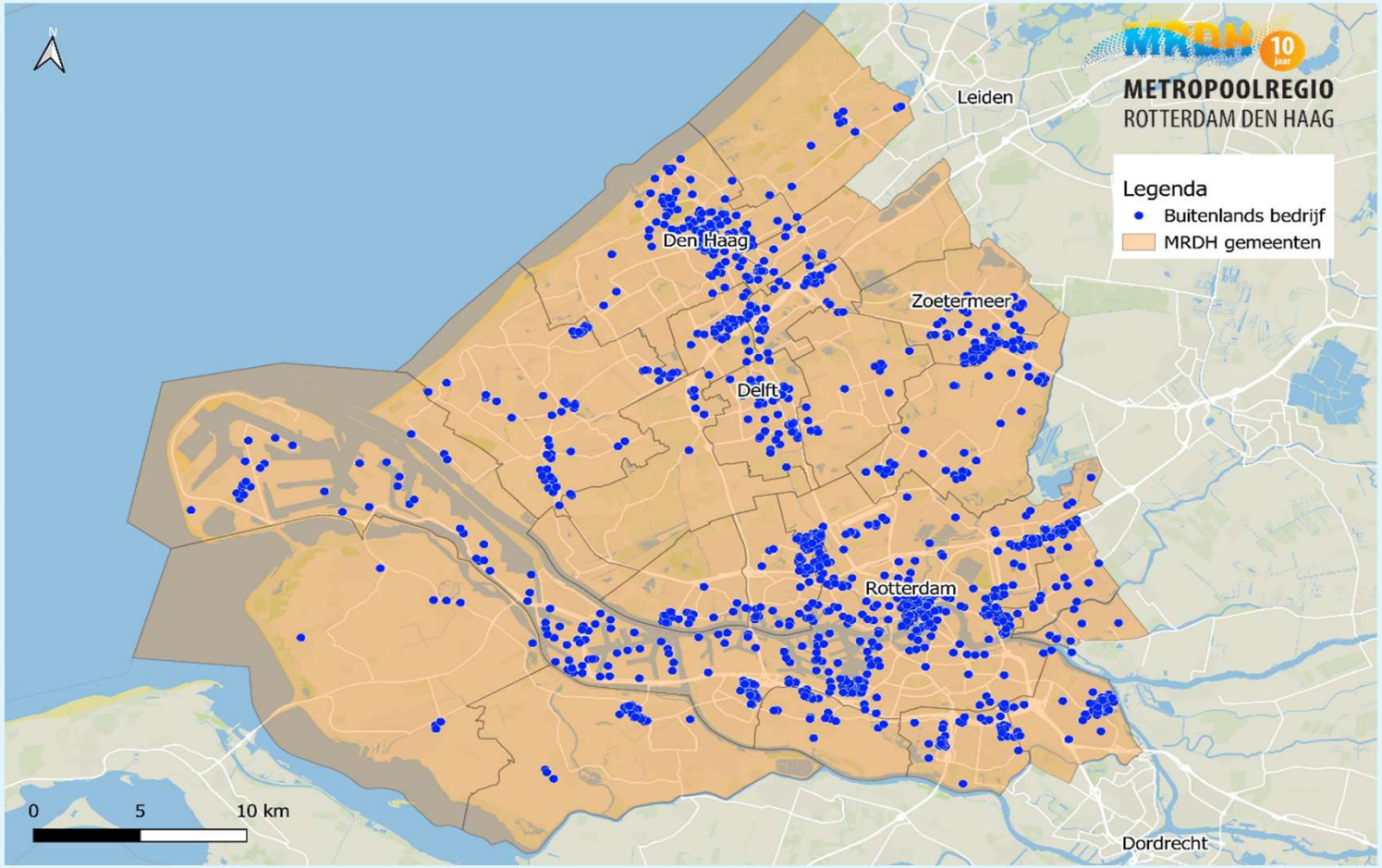
Financiering:

- De totale waarde van het IR-Programma in Zuid-Holland bedraagt €450.000:
- Hiervan wordt €225.000 gefinancierd door NFIA en €140.000 door MRDH
- Overige €85.000 vanuit de eigen middelen (inzet) van de drie IR partners

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

IR Programma

Spreiding buitenlandse vestigingen binnen de MRDH-regio 2023:



Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Resultaten 2023

Aantal bedrijfsbezoeken plaatsgevonden in 2023:

	Unieke bedrijfsbezoeken	Waarvan strategische accounts*	Waarvan confirmed accounts**
Door InnovationQuarter	111	13	34
Door Rotterdam Partners	122	18	30
Door The Hague Business Agency	97	9	19
Totaal bezocht	**330**	**40**	**83**

Alleen unieke bedrijfsbezoeken worden in de bovenstaande tabel meegenomen, dubbele bezoeken zijn uitgesloten. Van de 330 bedrijven werden er 4 in gezamenlijkheid door twee IR partners bezocht. Daarnaast zijn er 7 bedrijven meerdere malen in het jaar bezocht. Voor de rapportage werd dan ook de inhoud van alle 337 bezoekverslagen geanalyseerd.

*Bezoek gebracht aan bedrijf aangemerkt als strategisch door NFIA en regiopartner. In 2023 werden in Zuid-Holland 51 bedrijven als nationaal strategisch aangemerkt. Landelijk zijn dat er circa 250. Een strategisch bedrijf wordt bij voorkeur gezamenlijk met de NFIA bezocht

**Bezoek gebracht aan bedrijf aangemerkt als Confirmed (bedrijf dat in de afgelopen 3 jaar nieuw gevestigd is). Nationaal is de afspraak dat de verantwoordelijke acquisitieorganisatie een nieuw gevestigd bedrijf in de eerste drie jaar minimaal 1 keer per jaar bezoekt.

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Herkomstland

Land van herkomst	#		Land van herkomst	#		Land van herkomst	
China	58		Switzerland	5		Indonesia	1
United States	54		Belgium	5		Ireland	1
United Kingdom	39		Australia	4		Italy	1
Japan	24		Israel	4		Kenya	1
Nederland*	21		Sweden	4		Malaysia	1
India	16		Singapore	3		Mexico	1
France	11		Argentina	2		Norway	1
South Africa	11		Denmark	2		Palestinian Territory	1
Germany	9		Finland	2		Poland	1
South Korea	9		Kuwait	2		Saudi Arabia	1
Turkey	8		Spain	2		Serbia	1
Canada	7		Austria	1		Somalia	1
Brazil	6		Bosnia and Herzegovina	1		Thailand	1
Taiwan	6		Egypt	1			330

* Buitenlandse NGO’s zijn in NL geregistreerd als Nederlandse stichting. Ook enkele buitenlandse start- en scale up’s kiezen ervoor om zich als Nederlands bedrijf te registreren

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Bezochte bedrijven per gemeente

gemeente	aantal	gemeente	aantal
Den Haag	122	Hoeksche Waard	2
Rotterdam	117	Katwijk	2
Leiden	15	Noordwijk	2
Delft	14	Oegstgeest	2
Rijswijk	9	Hillegom	1
Westland	7	Papendrecht	1
Zoetermeer	5	Pijnacker-Nootdorp	1
Capelle a/d IJssel	5	Leidschendam-Voorburg	1
Berkel en Rodenrijs	4	Voorschoten	1
Schiedam	4	Wassenaar	1
Dordrecht	3	Zoeterwoude	1
Hendrik-Ido-Am	3	Zwijndrecht	1
Ridderkerk	3	Anders	4*
Albrandswaard	2		
Alphen a/d Rijn	2	**Totaal**	**337****
Barendrecht	2	*(*Anders zijn moederbedrijven die in buitenland werden bezocht)*	
		*(**Van de 330 unieke bedrijven werden 7 bedrijven 2x bezocht)*	

IR Projecten 2023

Totaal aantal succesvol afgeronde IR projecten met bestaande investeerders

- In 2023 werden er in Zuid-Holland 15 projecten met bestaande investeerders succesvol afgerond. Van de 15 projecten landden er 14 binnen de MRDH, in Rotterdam, Den Haag en Westland. In Leiden vond 1 uitbreiding plaats.
- Het bij deze 14 projecten om:
  - uitbreidingen van bestaande activiteiten
  - toevoegingen van nieuwe activiteiten bij de reeds bestaande
  - verhuizingen vanuit elders in Nederland
  - of behoud van bestaande activiteiten
- In 2022 waren er nog 20 succesvolle projecten met reeds gevestigde buitenlandse bedrijven in de regio. De teruggang met 25% heeft alles te maken met de nieuwe ‘From Volume to Value’ strategie, waarbij de 3 acquisitiepartners samen met het gehele Invest in Holland netwerk hebben besloten zich alleen nog te richten op projecten met ‘een toegevoegde waarde’. Oorzaak voor deze aanscherping is de krapte op de arbeidsmarkt en gebrek aan woonruimte en zakelijke objecten.

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague. & Partners

10 Aandachtspunten

De belangrijkste trends & ontwikkelingen uit 2023 waren:

1. Zwalkend regeringsbeleid t.a.v. belastingen, duurzaamheidsplannen en aanpak stikstof.
2. Geopolitieke onrust: economische impact, onzekerheid, geen nieuwe investeringen.
3. Personeelstekort blijft uitdaging, betreft niet meer alleen technisch geschoold talent.
4. Elektriciteitsnet overbelast: onzekerheid nieuwe aansluiting vertraagt verduurzaming.
5. Energieprijs blijft hoog: concurrentiepositie energieslurpende sectoren onder druk.
6. Inflatiedruk nog merkbaar, hoge personeelskosten en rentestand maakt kapitaal duur.
7. Schaarse industriële en logistieke bouwgrond, weinig her te ontwikkelen terreinen.
8. Woningmarkt blijft krap en de prijzen erg hoog.
9. Negatief publiek sentiment richting multinationals en kennismigranten.
10. Toenemend protectionisme: Inflation Reduction Act, maar ook EU zelf beperkt.

Geopolitiek

Impact Geopolitieke ontwikkelingen:

- MRDH regio en met name Rotterdam is sterk afhankelijk van import en export van goederen. Onrust in de wereld treft direct de toeleveringsketens in de haven. Over 2023 nam de overslag af met ruim -6% en voor de containeroverslag was dit zelfs -7%. Beide oorlogen hebben direct impact op de wereldhandel en ook nog eens op de doorvaart via de Rode Zee, die door steeds meer schepen wordt gemeden. Zo worden de rederijen en terminals in de haven direct geraakt. Bovendien veroorzaken de oorlogen vertraging in de levering van goederen voor vele andere bedrijven in de regio.
- Protectionisme vanuit de VS zorgt ervoor dat Amerikaanse bedrijven met een vestiging in Europa hun nieuwe investeringen toch in de VS doen. Het trekt zelfs (grote) bedrijven uit Europa aan om Europa te verruilen voor investeringen in de VS. De gunstige fiscale regelingen van de Inflation Reducation Act zijn aantrekkelijk voor bedrijven actief in zonne-, wind- en kernenergie, waterstof, maar ook voor de ontwikkeling en productie van duurzame goederen zoals elektrische auto's.
- De relatie met China is bekoeld en de 3 acquisitiepartners richten zich alleen nog op bedrijven die actief zijn in 'niet-kritieke' sectoren. Steeds meer Nederlandse bedrijven halen hun productie weer terug naar NL om niet te afhankelijk van China te blijven. Het hoge aantal bezoeken aan Chinese bedrijven kom voort uit het hoge aantal landingen in voorgaande jaren en de verplichting om ze in de eerste 3 jaar te blijven bezoeken.

Arbeid

Arbeidsmarkt

- De krapte op de arbeidsmarkt zet bedrijven ertoe aan zelf met oplossingen te komen zoals het intern opleiden of bijscholen van personeel. Opkomende trend is het omscholen van eigen personeel. Steeds vaker wordt intern gekeken of er verborgen talent in huis is dat ook ander werk kan doen.

- Bij gebrek aan gespecialiseerd personeel in NL, werft een groot aantal bedrijven actief buiten de landsgrenzen. De 30% regeling voor kennismigranten wordt vaak genoemd als belangrijke voorwaarde van het vestigingsklimaat. De versobering ervan eind 2023 heeft erg veel onrust veroorzaakt bij deze categorie bedrijven.

- Opvallende trend is dat bedrijven meer stagiairs en trainees aan weten te trekken dan in voorgaande jaren. Dat is een positieve ontwikkeling voor het behoud van talent voor de regio.

- Het tekort aan technisch personeel, met name in de Rotterdamse regio houdt aan, in de Leidse regio betreft het juist tekorten in de life science en biomedische sector. In zijn algemeenheid is overal in de regio een tekort aan software engineers. In deze categorie worden relatief veel buitenlandse kenniswerkers door de bedrijven aangetrokken. Dit zijn ook veelal zeer goed betaalde banen.

Belasting



Belastingklimaat en andere financiële vestigingsfactoren

- Het recente vertrek van hoofdkantoren van grote Nederlandse multinationals als Shell, Unilever en DSM heeft geen gunstige uitwerking op de aantrekkelijkheid van het Nederlandse investeringsklimaat. Nederlands had juist een sterke reputatie als het gaat om een solide fiscaal klimaat. In 2005 werd beloofd om de dividendbelasting t.z.t. af te schaffen. Dit is uiteindelijk niet gebeurd terwijl zowel Shell als Unilever daar wel op hadden geanticipeerd.

- De aankondiging van versobering van de 30% regeling eind 2023 veroorzaakte nog een extra onrust, niet alleen bij buitenlandse bedrijven die veel expats in dienst hebben, maar zoals we hebben kunnen zien ook bij ASML. Bedrijven die sterk afhankelijk zijn van deze expats moeten hun langjarige plannen bijstellen omdat er plotseling een niet voorziene belastingtegenvaller ingecalculeerd moet worden. Overigens worden naast multinationals ook juist heel veel, vaak buitenlandse start-ups en scale-ups getroffen door deze maatregel, voor wie de regeling juist een reden was om naar NL te verhuizen.

- Het niet nakomen van fiscale beloftes en het ad hoc aanpassen van fiscale regelingen creëert het imago van een onberekenbare en onbetrouwbare overheid en schaadt het vestigingsklimaat.

Innovatie

Innovatie

- De bedrijven die door InnovationQuarter bezocht werden maakten ook het vaakst gebruik van de WBSO- en Innovatiebox regelingen. Dit zijn belastingvoordelen voor het doen van onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten in Nederland. De regelingen werden in vrijwel alle sectoren toegepast van agri & food, life sciences & health tot high tech systems en aerospace.

- Wel geeft een aantal bedrijven aan dat de voorwaarden om gebruik te maken van de regelingen ingewikkeld zijn en dat ze soms teveel moeten prijs geven.

- In 2023 is ook het pilot-programma Strategic Expansion Partnership gestart. Dit houdt in dat samen met reeds gevestigde buitenlandse bedrijven wordt gekeken naar uitbreiding van nieuwe activiteiten met een toegevoegde waarde. Zo wordt naast bijvoorbeeld een productie- of verkooplocatie in Nederland, samen met het management, gekeken naar andere ecosystemen die relevant zijn voor het moederbedrijf. Vervolgens worden proposities ontwikkeld om het moederbedrijf te verleiden om te investeren in bijvoorbeeld R&D activiteiten in Nederland.

Innovation Quarter / rotterdam partners / The Hague, & Partners

Trends

Locaties en Infrastructuur

- In de regio Rotterdam zijn bedrijven erg tevreden over het OV en veel personeel is dagelijks afhankelijk van trein, metro of bus. De bereikbaarheid van delen van het havengebied en specifiek de Maasvlakte laat vaak wel te wensen over.
- Ondanks een recordjaar met ruim 2,2 miljoen passagiers blijft de verbinding van en naar Rotterdam The Hague Airport met het OV onduidelijk aangegeven voor met name buitenlands personeel. Met de auto vinden ze het overigens prima bereikbaar.
- Internationaal ingestelde bedrijfsverzamelconcepten blijven onverminderd populair bij buitenlandse bedrijven. Vooral als er ook een community is ingericht (en de voertaal Engels is), zoals 42 Workspace, WTC's van Den Haag en Rotterdam, CIC Rotterdam, Leiden Bio Science Park, IWG Business Centers, The Hague Security Delta, The Hague Tech, RDM Campus, YES!Delft, NL Space Campus, Unmanned Valley Valkenburg en World Horti Center.
- Op een aantal locaties binnen de metropoolregio, waaronder in de centrumgebieden van Rotterdam en Den Haag ontstaan nu op de 'a-locaties' tekorten aan kantoorruimte.
- Voor bedrijfsruimtes en bedrijfskavels zijn de tekorten nijpend aan het worden. De mogelijkheid om activiteiten uit te breiden, zeker in de maakindustrie, wordt steeds complexer.

Trends

Locatie & Infrastructuur

- Bedrijven zijn over het algemeen erg blij met de locatie vanwege de geclusterde ecosystemen in Zuid-Holland. Ze hebben gemakkelijk toegang tot diensten, gelijkgestemde bedrijven, relevant onderzoek en talent en tevens community building.

- Op een aantal locaties binnen de metropoolregio, waaronder centrum Rotterdam en Den Haag ontstaan nu op de ‘a-locaties’ tekorten aan kantoorruimte.

- Voor bedrijfsruimte (industriële ruimte) en bedrijfskavel zijn al langer tekorten waarneembaar en dat zal aanhouden de komende jaren. De mogelijkheden om bijvoorbeeld maakindustrie aan te trekken en of bestaande activiteiten uit te breiden wordt steeds complexer.

- Voor bedrijfsruimte (industriële ruimte) en bedrijfskavel zijn al langer tekorten waarneembaar en dat zal aanhouden de komende jaren. De mogelijkheden om bijvoorbeeld maakindustrie aan te trekken en of bestaande activiteiten uit te breiden wordt steeds complexer.

Trends

Quality of Life

- Bedrijven en hun personeel blijven de kwaliteit van leven in Nederland, en in deze regio, enorm waarderen. Expats ervaren hier ook veel geluk, mede dankzij het ontbreken van een taalbarrière. Dit maakt het voor mensen die overwegen te verhuizen naar regio Zuid-Holland vanuit het buitenland aantrekkelijk, en draagt bij aan het gemak van het aantrekken van talent naar deze regio.
- De inperking van de 30% regeling heeft een negatief effect op de expatgemeenschap zelf en creëert ongelijkheid tussen expats die hier net iets eerder waren dan de nieuwkomers.
- Enkele bedrijven zijn wat negatiever over de verkiezingsuitslag in november 2023 met de ‘ruk naar rechts’ en de negativiteit en onzekerheid die wordt gecreëerd rondom de positie van internationale werknemers.
- Ook het voornemen om Nederlands als voertaal op bepaalde universitaire opleidingen in te voeren veroorzaakte een negatief sentiment bij de internationale (business) gemeenschap
- Een aantal andere vertegenwoordigers benoemde de zeer krappe woningmarkt en de zeer hoge prijzen voor relatief weinig vierkante meters zorgwekkend.

Trends

Duurzaamheid

- Bij 20% van de bezochte bedrijven was dit een onderwerp dat actief besproken werd. Bij diverse pas gestarte start-ups speelt dit geen rol omdat ze eerst moeten zien te overleven. Een enkeling houdt zich bezig met recycling of hebben zonnepanelen op het dak geplaatst en een elektrisch wagenpark geleast.
- Opvallende nieuwe onderwerpen zijn circulariteit en het gebruik van biomaterialen. Waar deze onderwerpen vroeger met terugwerkende kracht werden geïmplementeerd wordt nu vooraf al nagedacht over deze onderwerpen voordat productie überhaupt wordt opgestart.
- De impact op accounts in de Haagse regio manifesteert zich in de vorm van kansen. Kansen voor Tech bedrijven om middels digitale toepassingen efficiënter te werken, te reizen of te produceren. Enkele NGO's dragen de SDG doelstellingen actief uit en trachten dat ook te stimuleren bij partners en sectoren in de Haagse regio.
- Enkele grote corporates hebben speciale teams te hebben die zich bezighouden met duurzaamheid (ook Corporate Social Responsibility).
- Net als in voorgaande jaren kunnen niet alle bedrijven hun weg vinden naar de juiste regelingen/subsidies/programma's

Sectoren



HTSM & Aerospace

- De HTSM groeit gestaag in zijn algemeenheid vooral de sectoren IT, AI en Quantum technologie. Al deze high tech sectoren zitten in de lift, soms gevoed door bedrijven als ASML soms ook door de hoog aangeschreven onderwijs en onderzoeksinstellingen die op wereldniveau mee tellen en waar bedrijven zich graag mee willen afficheren.
- House of Quantum in Delft is een fysieke locatie waar ook buitenlandse quantumbedrijven zich vestigen. De relatie met de beta faculteiten van universiteiten en hogescholen is voor veel bedrijven van belang, met name voor het aantrekken van talent.



- De regionale aerospace markt groeit rap: vooral drones en satellieten worden in toenemende mate ingezet voor defensie en veiligheidsdoeleinden. Buitenlandse bedrijven vragen steeds vaker naar contacten bij Defensie, EDF of de NAVO.
- Daarnaast staat de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart in Nederland goed op de kaart. Ook de vele investeringen in Sustainable Aviation Fuel en in NL trekken internationale aandacht.
- In zijn algemeenheid doet de energietransitie het goed en zijn er vele nieuwe, duurzamere investeringen aangekondigd, onder andere in de waterstoftransitie.
- Met name op ruimtevaartgebied hebben andere landen aantrekkelijkere subsidieregelingen en trekken zij aan bedrijven uit Zuid-Holland.

Sectoren

Maritiem & Haven / Handel & Logistiek

- De metropoolregio telt zo'n 300 buitenlandse bedrijven die actief zijn in de sector Maritiem & Haven en Handel & Logistiek. Zij worden dus direct getroffen door de geopolitieke situatie in de wereld en zien afname in overslag en langere vaarroutes.
- De tekorten aan containers (gedurende Covid) zijn weer genormaliseerd en ook de transportkosten voor het verkeer over de weg zijn weer gestabiliseerd. Wel worden nu extra kosten gemaakt voor omvaren vanwege dreigingen in de Rode Zee.
- In toenemende mate blijven ook de buitenlandse bedrijven de energietransitie in de haven volgen, zoals duurzame walstroom of elektrisch varen, omdat dit vrijwel nergens anders in de wereld op deze schaal plaatsvindt.

Agro & Food

- De agri/Food sector is uit het dal geklommen na de energiecrisis, maar is daardoor nog steeds terughoudend in het doen van grote investeringen.
- Industriële en logistieke kavels zijn schaars en dat zorgt voor uitdagingen als men nieuwe investeringen wil plegen of bestaande activiteiten wil uitbreiden.

Sectoren



Cybersecurity

- De markt voor veiligheid en cybersecurity trekt enorm aan. Vooral vanwege hacking en randsomeware, maar tegenwoordig ook vanwege (indirecte) spionage door Rusland en China.
- Cyberaanvallen zijn een reëel probleem voor bedrijven en overheid en de markt naar cybersecurity oplossingen neemt significant toe. Bedrijven uit de sector zijn positief over de komst van de NAVO top naar Den Haag in 2025, omdat dit internationale aandacht en een nieuwe boast aan de regionale security sector kan geven.



Life Sciences & Health

- In de farmaceutische industrie vinden sinds 2023 veel reorganisaties en overnames plaats die ook bij de vestigingen in NL onrust veroorzaken. Het overgrote deel van de bedrijven in deze sector zijn dochterondernemingen van buitenlandse corporates.
- De sector zelf richt zich in Nederland steeds meer op cel- en gentherapieën die ook in NL nieuwe kansen creëren. Niet alleen is de kennis hier toonaangevend maar ook de hele keten tot en met het transport van ‘personalised medicine’ van en naar patiënten in heel Europa is hier optimaal.

Sectoren

Non-Profit & Non-Governmental Organizations (NGO)

- In de gesprekken met accounts uit de verschillende sectoren komt een wisselend beeld naar voren ten aanzien van hun marktomstandigheden. Een aantal NGO's weet het spotlicht op zich gericht door de velen internationale conflicten die spelen. Dit levert hen nieuwe projecten op.
- Uit onderzoek blijkt dat de internationale organisaties een significante rol spelen in de Haagse regio, met 491 internationale organisaties en bijna 20.000 directe banen.



Energie

- Met de bekendmaking van miljarden investering door buitenlandse bedrijven Neste, Shell en Varo Energy in Sustainable (Aviation) Fuel productiefaciliteiten in de Rotterdamse haven plus investering in waterstofcentrales (o.a. ook Shell) is de toekomst van Rotterdam als leverancier van duurzame energie voor heel Europa zo goed als gegarandeerd. Dit zijn ook nog eens private investering van enkele miljarden, waaruit het langere termijn commitment van deze bedrijven met de Haven en Nederland voor de lange termijn blijkt.
- De offshore wind sector heeft het dan weer wat moeilijker in 2023 door inflatie en krapte in de supply chain. De partijen die van conventionele energie naar duurzame vormen dienen over te stappen zijn positiever en zien marktpotentieel ontstaan.

IR Events 2023

Evenementen waar buitenlandse bedrijven (Bu) aan deelnamen:

Naam evenement	Datum	Organisator	Aantal Deelnemers
The Hague Energized #1	24-01-2023	The Hague & Partners	125 (15 Bu)
The Peace & Justice New Year's Reception	02-02-2023	The Hague & Partners / Gem Den Haag	150 (28 Bu)
The Hague Energized #2	20-04-2023	The Hague & Partners	110 (13 Bu)
Aerospace Delta Agenda	22-05-2023	InnovationQuarter	120 (15 Bu)
Zuid-Afrikaanse Business Braai	14-06-2023	InnovationQuarter en Rotterdam Partners	40 (35 Bu)
The Hague Energized #3	14-09-2023	The Hague & Partners	90 (15 Bu)
Prinsjesdaglunch	19-09-2023	TH&P / Gem Den Haag / IO	180 (28 Bu)
Rotterdam Red Carpet Dinner 2023	02-10-2023	Rotterdam Partners	250 (40 Bu)

IR Partners

Deze rapportage werd opgesteld door de 3 Investor Relations (IR) Partners in Zuid-Holland:

InnovationQuarter
Niels Krol (niels.krol@innovationquarter.nl)

Rotterdam Partners
Unal Sezisli (u.sezisli@rotterdampartners.nl)

The Hague Business Agency
Laurens Kok (l.kok@thehague.com)

Het bestand 20240828 3.0 conceptverslag 20 maart 2024 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14437870/2/d4bf862e-e9f8-41e3-8ccd-abc8973d4555

Het bestand 20240828 3.0 conceptverslag 22 mei 2024 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14437871/2/d2863580-ceef-4f98-90ff-74a718ab72dd

Het bestand AcEV 2024 Tabel met verzend- en aanleverdata stukken, (pré) adviezen kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14437872/2/e37f3c26-c86f-484d-848a-0d119661fbf4

Het bestand 20240828 1.0 Concept agenda Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14437910/1/3a8ed267-26c3-4f48-a46c-986b8b53d83a

20240828 3.0 Agendapost tweede fase evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH

Het bestand 20240828 3.0 Agendapost tweede fase evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14437874/2/8b6fd3b7-b17e-4dfb-8415-b0b8f81412c6

Het bestand 20240828 3.0 Eindrapport evaluatie MRDH 2015-2023 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14437875/2/873f6eac-83ac-4fd9-9ade-fe9e064b58a8

Het bestand 20240828 4.0 B1 Aanbiedingsbrief AC 1e Bestuursrapportage 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/14437876/2/8215dce3-cb17-4421-a370-5f1408e55f93

Het bestand 20240828 4.0 B2 1e Bestuursrapportage 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/14437877/2/3271b75b-09dd-4f9c-bb0c-7f7cbe096ba0

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

1e Bestuursrapportage MRDH 2024 in één oogopslag

- BETREFT DE BEGROTINGSWIJZIGINGEN 1E BESTUURSRAPPORTAGE MRDH 2024
- ALLE BEDRAGEN ZIJN IN MILJOENEN
- DALINGEN/STIJGINGEN ZIJN T.O.V. DE MRDH BEGROTING 2024

PROGRAMMA 1:
EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
stijgt van 476,9 naar 620,0 (143,1 stijging)

- Beleid en programmering: 2,4 (stijging)
- Concessies: 142,3 (stijging)
- Beheer en onderhoud infra: 3,9 (stijging)
- Directe kosten personeel: 0,1 (stijging)
- Rente: 5,6 (daling)

PROGRAMMA 2:
INFRASTRUCTUUR VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
stijgt van 126,0 naar 182,1 (56,1 stijging)

- Verkeersmanagement en wegenstructuur: 8,4 (daling)
- Fiets- en ketenmobiliteit: 2,5 (stijging)
- Verkeersveiligheid: 7,7 (stijging)
- Netwerk Openbaar vervoer: 54,3 (stijging)
- Directe kosten personeel: 0,03 (stijging)

OVERHEAD
stijgt van 7,84 naar 7,94 (0,10 stijging)

- Personele Overhead Va: 0,33 (stijging)
- Materiële Overhead Va: 0,25 (daling)
- Personele Overhead EV: 0,08 (stijging)
- Materiële Overhead EV: 0,06 (daling)

PROGRAMMA 3:
ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT
daalt van 5,72 naar 5,70 (0,02 daling)

- Programmakosten: 0,04 (daling)
- Directe kosten personeel: 0,02 (stijging)

LASTEN
↑ 199,3
(van 616,5 naar 815,8)

SALDO VAN BATEN EN LASTEN
↓ 1,6
(van 7,6 naar 6,0)

PROGRAMMA 1:
EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
dekking: lagere toevoeging aan reserves van 1,6 (7,6 naar 6,0)

- Risicoreserve financiering: 1,6 (daling)

PROGRAMMA 1:
EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
stijgt van 484,5 naar 626,0 (141,5 stijging)

- Onttrekking fonds BDU: 44,3 (stijging)
- Rente: 5,6 (daling)
- Marktconformiteits-opslag: 1,2 (daling)
- Overige inkomsten: 104,0 (stijging)

PROGRAMMA 2:
INFRASTRUCTUUR VERKEER EN OPENBAAR VERVOER
stijgt van 126,0 naar 182,1 (56,1 stijging)

- Onttrekking fonds BDU: 55,8 (stijging)
- Overige inkomsten: 0,3 (stijging)

PROGRAMMA 3:
ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT
daalt van 5,72 naar 5,70 (0,02 daling)

- Inwonerbijdrage: 0,02 (daling)

BATEN
↑ 197,7
(van 624,1 naar 821,8)

DEKKINGSBRONNEN OVERHEAD
stijgt van 7,84 naar 7,94 (0,10 stijging)

- Onttrekking fonds BDU: 0,08 (stijging)
- Inwonerbijdrage EV: 0,02 (stijging)

Het bestand 20240828 5.0 Agendapost Ontwerpbegroting MRDH 2025 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14437879/2/151d92e0-cf39-44c0-8bb1-6439ff775222

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Niels van den Beukel

e-mail
n.vandenbeukel@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445 193

uw kenmerk

ons kenmerk
109092

aantal bijlage(n)
3

De raden van de 21 gemeenten die deelnemen aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Datum
24 april 2024

Onderwerp
Verzoek zienswijze MRDH begroting 2025

Geachte raad,

Met elkaar. Voor elkaar. Dat is het motto van de Strategische Agenda van de MRDH. Daarin staat hoe 21 gemeenten samen de bereikbaarheid gaan verbeteren en de economie vernieuwen. En daar is geld voor nodig. In bijgaande ontwerpbegroting staat hoe we de beschikbare financiële middelen in 2025 willen inzetten. En u heeft als raadslid de mogelijkheid uw zienswijze hierop te geven.

Bijna een kwart van de Nederlandse bevolking woont in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Mensen die hier graag prettig wonen, werken en recreëren. En de komende decennia komen er nog eens 400.000 inwoners bij. Mensen die een woning verwachten, werk en een prettige leefomgeving. Een investering in onze metropoolregio is dan ook een investering in de toekomst van mensen die deze regio dragen en verder brengen. Wij kunnen het verschil maken en dat gaan we ook in 2025 doen.

Bijgaande begroting is evenwichtig en bevat ambities die met elkaar samenhangen. Versterking van de economie is alleen mogelijk als tegelijkertijd ook de bereikbaarheid verbetert en het verbeteren van de bereikbaarheid dient een maatschappelijk en economisch doel, namelijk het verbinden van wonen, werken en recreëren. Alleen op die manier dragen we bij aan meer welvaart en welzijn voor onze inwoners. De handen moeten dus uit de mouwen en dat gaat ook gebeuren in 2025. We werken aan snel OV op de Oude Lijn en de bouw van nieuwe stations, versterken OV-knooppunten, ontwikkelen Metropolitane Fietsroutes, realiseren groene OV haltes en zorgen voor de instroom van zero-emissiebussen. En door onze inzet op het vernieuwen van werklocaties worden de bedrijventerreinen en de ruimte voor werken beter benut en zullen er meer geschikte locaties zijn binnen de regio voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven. Tot slot zetten we in op het revitaliseren en verduurzamen van leegstaand of verouderd vastgoed op bedrijventerreinen zodat er voldoende en kwalitatief goede ruimte voor bedrijven ontstaat.

Grote ambities vragen om commitment en vertrouwen om tot resultaten te komen. De geschetste regionale opgaven zijn groot en gezamenlijk maken we meer impact. MRDH kan ook bijdragen middels MRDH Support aan het behalen van de belangrijke resultaten.

Professionals van de MRDH dragen daarin bij aan het realiseren van lokale ambities met regionale impact.

De metropoolregio is de potentiële koploper van de Nederlands economie. Met het Havenindustrieel complex in de Rotterdamse regio, de Technische Universiteit in Delft en de Greenport zijn we een wereldspeler. De uitdaging is om onze economische kernkwaliteiten beter met elkaar te verbinden.

Bij het realiseren van ambities gaat het om een heldere focus en inzet maar ook over geld. Het is belangrijk om dat in gedachten te houden als u de begroting leest. Want we kunnen veel maar niet alles doen. Sterker nog: we hebben niet voldoende geld om al onze ambities waar te maken. En ook de financiële positie van gemeenten baart zorgen. Vanaf 2026 zal er veel minder geld beschikbaar zijn voor gemeenten omdat het Rijk enorm kort op het gemeentefonds. Ook dat moeten we onder ogen komen. Om gemeenten in de opgaven vanuit onze mogelijkheden tegemoet te komen, stijgt de inwonersbijdrage van de MRDH ten opzichte van de begroting 2024 niet volgens de gebruikelijke indexeringspercentages maar slechts beperkt, met € 0,10 naar € 3,07 per inwoner. Dat betekent wel dat we minder inkomsten hebben voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat en dus minder middelen te besteden hebben.

Het uiteindelijke doel is om brede welvaart te realiseren voor onze inwoners. Maar er is nóg een belang om te investeren in onze metropoolregio. De metropoolregio is bepalend voor 20% van de Nederlandse economie. Vandaar onze oproep en het aanbod aan het kabinet: investeer hier want daar plukt heel Nederland de vruchten van. Ook om die reden is het belangrijk dat we samen optrekken. Het maakt een groot verschil: de kracht van 21 gezamenlijke gemeenten is groter dan als individuele gemeente. Die krachtige lobby is en blijft nodig om het geld te krijgen dat nodig is om onze doelen uit de Strategische Agenda te realiseren.

Bij deze de uitnodiging aan u: lees de begroting kritisch en opbouwend en geef uw zienswijze. Want op die manier krijgen we een gemeenschappelijk vertrekpunt voor 2025. Een jaar waarin we ons opnieuw sterk maken voor een betere toekomst van de mensen die hier wonen, werken en leven. Wij vragen u uiterlijk 17 juli 2024 uw zienswijze schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de MRDH.

U kunt het concept en de definitieve zienswijze per e-mail richten aan Niels van den Beukel (n.vandenbeukel@mrdh.nl). Een tijdige reactie helpt ons om uw zienswijze inhoudelijk goed te kunnen behandelen. Als uw gemeente de uiterste termijn voor een reactie niet haalt, kunt u ons dit dan tijdig laten weten?

We zijn van harte bereid om in uw raad een nadere toelichting te geven op de begroting. Ook dit kunt u kenbaar maken aan Niels van den Beukel. We ontvangen graag zo spoedig mogelijk uw zienswijze nadat u daar een besluit over heeft genomen. Maar als u eerder al een concept van de zienswijze kunt sturen, dan is dat welkom. Dan kunnen we voor het zomerreces al met de beantwoording starten.

Samen met de ontvangen zienswijzen wordt de begroting op 28 augustus 2024 besproken door de adviescommissies van de MRDH. Het algemeen bestuur betrekt de zienswijzen

vervolgens bij de besluitvorming over de begroting. Die zal plaatsvinden tijdens de vergadering van het algemeen bestuur op 13 september 2024.

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

C. Mourik
secretaris

A. Aboutaleb
voorzitter

Bijlagen:

1. *Ontwerpbegroting MRDH 2025*
2. *Begroting 2025 in één oogopslag*
3. *Kadernota MRDH begroting 2025*

Het bestand 20240828 5.0 B3 Ontwerpbegroting MRDH 2025 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14437881/2/4bc513e0-3966-48c7-8c73-37d2c4150d79

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

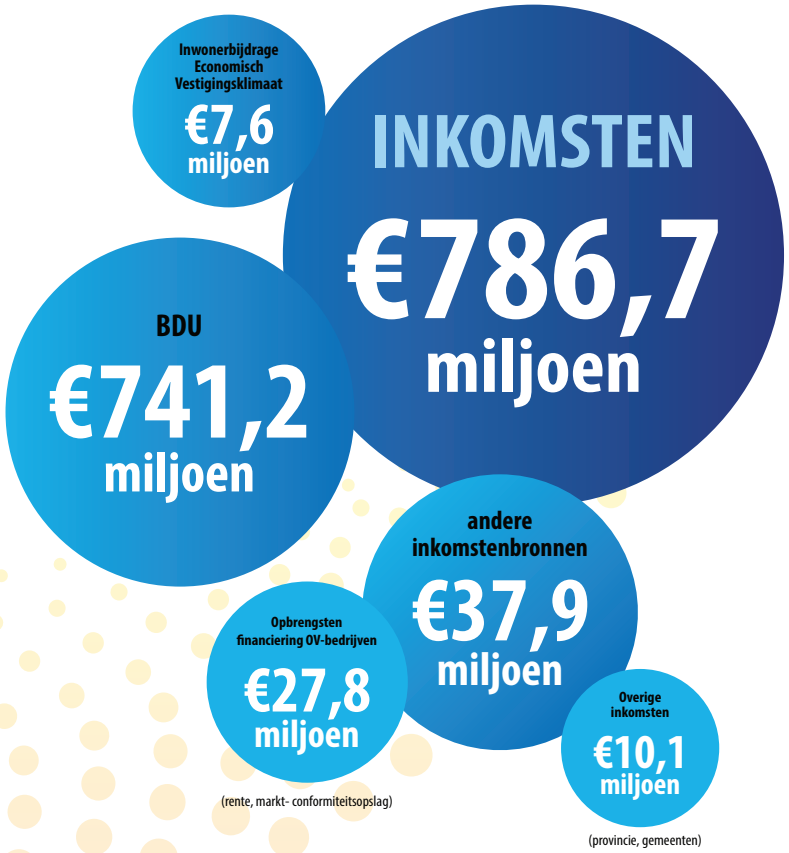
Begroting MRDH 2025

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.





Het bestand Accountantsverslag 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/14403397/3/9880eee6-52a9-4352-8204-bf726585e5fd

Den Haag

GAD/2024.34

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2023

A Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2023 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag te Rotterdam (MRDH) met kenmerk eDocs110010 van 29 april 2024 gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2023 en van het vermogen van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag op 31 december 2023 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

De jaarrekening bestaat uit:

1 het overzicht van baten en lasten over 2023;
2 de balans per 31 december 2023;
3 de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen, waaronder de rechtmatigheidsverantwoording van het Dagelijks Bestuur over de financiële rechtmatigheid van baten, lasten en balansmutaties over 2023 en de verantwoording Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semi publieke sector (WNT);
4 de SiSa-bijlage met de verantwoordingsinformatie over specifieke uitkeringen;
5 de bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het Controleprotocol Wet normering topinkomens (WNT) 2023, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door het Algemeen bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 dat is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van 15 december 2023. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van de MRDH zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).
Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 5,4 miljoen. De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteits-voorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2023. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

Wij zijn met het Algemeen Bestuur overeengekomen dat wij tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 125.000 rapporteren, alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve, SiSa- of WNT-redenen relevant zijn.

Controleaanpak frauderisico's

De GAD maakt zelf een inschatting van de frauderisico's bij de MRDH en vormt zich een beeld over de controlemaatregelen van interne beheersing die de organisatie heeft getroffen om mogelijke fraudes en/of niet naleving van wet- en regelgeving van materieel belang te voorkomen. Daarnaast stellen wij vast of deze maatregelen effectief zijn.

Beleidsplan fraudepreventie en frauderisico-analyse

De MRDH heeft in de paragraaf Bedrijfsvoering vrijwillig informatie opgenomen over de beheersing van frauderisico's. Het managementteam van de MRDH heeft in 2023 een beleidsnotitie Fraudepreventie vastgesteld en een eigen frauderisico-analyse opgesteld. De frauderisicoanalyse is de uitkomst van een analyse van de belangrijkste frauderisico's voor de MRDH. Deze frauderisicoanalyse is opgebouwd uit inschattingen van kans en impact, een inschatting van het overall risico en de mix van aanwezige interne preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen. De risicoanalyse wordt jaarlijks geactualiseerd. Wij hebben bij de totstandkoming kritisch meegelezen.

In het voorjaar 2024 wordt in het verlengde van de beleidsnotitie Fraudepreventie een afzonderlijk frauderesponseplan opgesteld. Dit plan dient als een 'draaiboek' voor de situatie dat de MRDH, ondanks de getroffen beheersingsmaatregelen voor fraudepreventie, toch wordt geconfronteerd met fraude.

De MRDH voert systematisch interne controle-onderzoeken uit waarbij de naleving van interne procedures en voorschriften wordt getoetst en aan de directie wordt gerapporteerd. Bij onze controle nemen wij kennis van deze rapporten.

Onze werkzaamheden gericht op de frauderisico-analyse voor de controle van de jaarrekening

Binnen alle organisaties bestaat het risico van het doorbreken van de interne beheersingsmaatregelen door het management. Dit frauderisico hebben wij in de uitvoering van onze controlewerkzaamheden dan ook geïdentificeerd evenals een frauderisico op de uitgaande geldbeweging. De belangrijkste mogelijkheden voor management manipulatie bevinden zich binnen de handmatige en/of extracomptabele elementen van de controle omgeving, waaronder handmatige journaalposten en de totstandkoming van schattingen. In het kader van onze controle hebben wij aandacht besteed aan de interne processen rondom schattingen en aanvullende detailcontroles uitgevoerd.
Daarnaast hebben wij aandacht besteed aan de organisatie van het geldverkeer en aan de wijze waarop verplichtingen (rechtmatig conform verordeningen en interne procedures) tot stand komen en door subsidie-ontvangers worden nageleefd (middels naleving van het door de MRDH vastgestelde M&O-beleid).

Tijdens de controle van de jaarrekening 2023 zijn geen aanwijzingen van fraude onder onze aandacht gekomen. Er zijn geen gevallen van niet naleving van wet- en regelgeving onder onze aandacht gekomen, met uitzondering van de door de MRDH en ons gerapporteerde rechtmatigheids-bevindingen.

Controleaanpak veronderstellingen inzake financiële risico's in relatie tot de financiële positie
Het begrip van de balans, de risico's en de ontwikkeling van de BDU in meerjarig perspectief in relatie tot het meerjarig Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is van belang om de financiële positie van de MRDH te begrijpen. Hiervoor zijn ook de BBV-paragrafen Weerstandsvermogen en risicobeheersing en Financiering in de jaarstukken van belang.

De toekomst van de MRDH bevat (financiële) onzekerheden over reizigersaantallen voor de OV-concessies, prijsontwikkelingen, krapte op de arbeidsmarkt, de groei van de mobiliteit (wegen en spoor), achterblijvende compensatie voor areaaluitbreiding en voor meertrajecten.
De MRDH heeft maatregelen geïmplementeerd om in meerjarig perspectief de bestuurlijke wensen, de financiële risico's, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU) en de meerjarenbegroting (inclusief IPVa) op elkaar af te stemmen. Daarnaast zijn met de OV-concessiehouders (financiële) afspraken gemaakt. Met deze beheersinstrumenten beheerst het bestuur van de MRDH toereikend de financiële risico's en de effecten daarvan voor de financiële positie en de continuïteit.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd
In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2023 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

B Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie
De jaarstukken omvatten andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat:

- het jaarverslag, zijnde de programmaverantwoording (hoofdstuk 2 onder 'Wat wilden we bereiken' en 'Wat is er voor gedaan'), de paragrafen (hoofdstuk 3), het Voorwoord, hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH, verenigbaar is met de jaarrekening en geen materiele afwijkingen bevat;
- de andere informatie opgenomen in het jaarverslag en/of andere in de jaarstukken opgenomen onderdelen met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

C Verklaring betreffende overige door wet- of regelgeving gestelde vereisten

Ingevolge artikel 213 lid 3 (b) Gemeentewet hebben wij onderzocht of de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen als bedoeld in artikel 17 Financiële-verhoudingswet (hierna: de specifieke uitkeringen) rechtmatig tot stand zijn gekomen. In de jaarrekening is verantwoordingsinformatie opgenomen over deze specifieke uitkeringen (de SiSa-bijlage).

Naar ons oordeel zijn de baten en lasten, alsmede de balansmutaties over 2023 met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - Regeling Informatieverstrekking SiSa.

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen, in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - de Regeling Informatieverstrekking SiSa. In dit kader is het Dagelijks Bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om de naleving van die relevante wet- en regelgeving mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Het is onze verantwoordelijkheid een redelijke mate van zekerheid te krijgen voor ons oordeel ingevolge artikel 213 lid 3 (b) Gemeentewet. Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado) en de Nota Verwachtingen Accountantscontrole 2023, zoals opgenomen in de Nota procedure aanlevering SiSa-verantwoordingsinformatie 2023 in bijlage 2 van de Regeling Informatieverstrekking SiSa. Wij hebben bij de controle van de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen dezelfde materialiteit toegepast als bij de controle van de jaarrekening. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen als gevolg van fouten of fraude niet in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeente;
- het evalueren of de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

D Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het Dagelijks Bestuur en het Algemeen Bestuur voor de jaarrekening

Het Dagelijks Bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het Dagelijks Bestuur is ook verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de MRDH, opgenomen bepalingen, zoals

opgenomen in het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 15 december 2023) en voor het getrouw toelichten van de financiële rechtmatigheid in de jaarrekening.

In dit kader is het Dagelijks Bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het Dagelijks Bestuur de veronderstellingen inzake de financiële risico's in relatie tot de financiële positie onderbouwen en afwegen of de MRDH in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Het Dagelijks Bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de financiële risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

Het Algemeen Bestuur is verantwoordelijk voor het vaststellen van het normenkader voor financiële rechtmatigheid en het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de MRDH.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening
Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, de timing en de omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, de Nota verwachtingen accountantscontrole 2023, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door Algemeen Bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2023 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 15 december 2023), het Controleprotocol WNT 2023, ethische voorschriften en de onafhankelijkheids-eisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de MRDH;

- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het Dagelijks Bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door het Dagelijks Bestuur gehanteerde veronderstellingen aanvaardbaar zijn inzake de afweging dat de MRDH in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan omtrent de financiële positie. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen echter van materiële betekenis zijn voor de financiële positie van de MRDH;
- het evalueren van de presentatie, de structuur en de inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de controle van de jaarrekening van de MRDH, rekening houdend met de invloed daarop van de aard en de significantie van de activiteiten van uitvoeringsorganisaties ten behoeve van de MRDH. Op basis hiervan hebben wij de aard en de omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden ten aanzien van deze uitvoeringsorganisaties.

Wij communiceren met het Algemeen Bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en de timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Den Haag, 29 april 2024

Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag
drs. G.L. Vleugels RE RA
accountant

Het bestand Jaarverslag 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/14403403/3/9557dfac-6fe3-48e6-8280-576c4b58c49e