METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAARSTUKKEN 2023

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
telefoon: 088-5445100
e-mail:informatie@mrdh.nl
website: www.mrdh.nl

Document eDocs 110010
…-…-2024

Inhoud

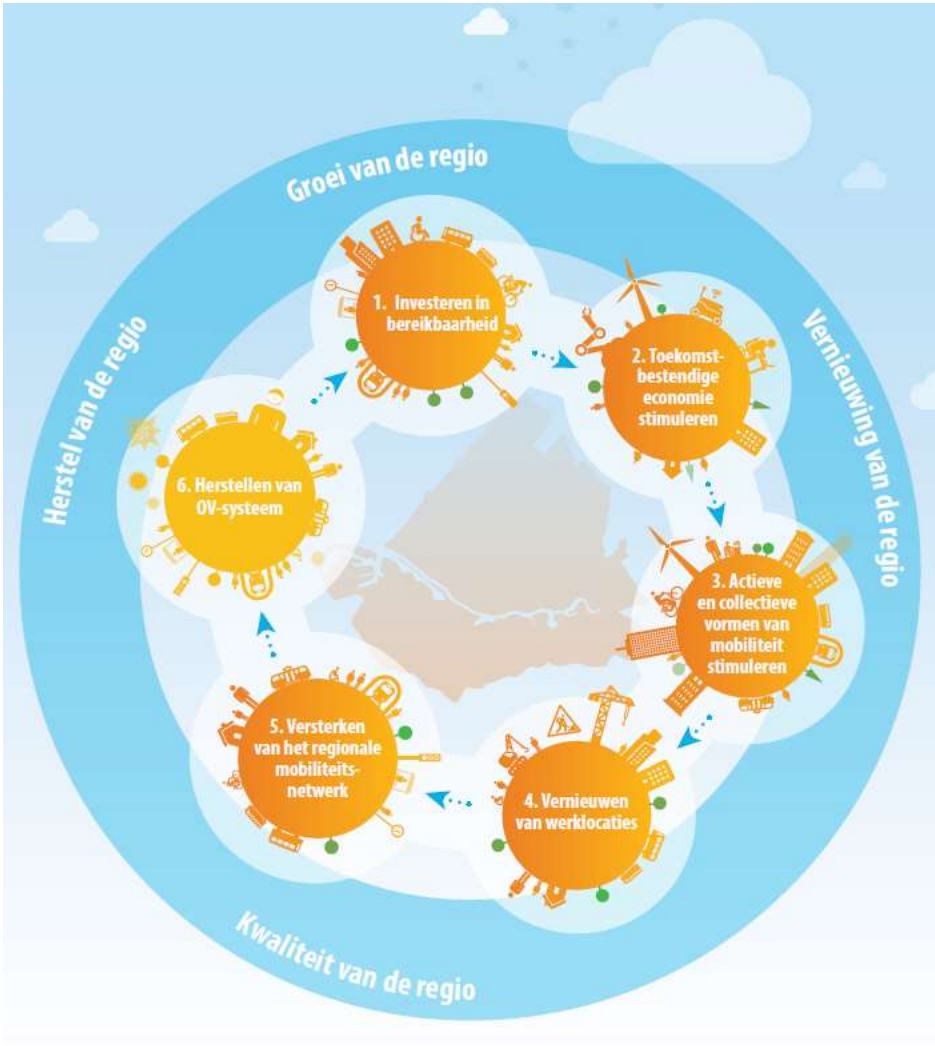
Leeswijzer 6
Deel 1 Jaarverslag 7
Hoofdstuk 1 7
Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH 7
1.1 Strategie en resultaten 8
1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten 9
1.3 Samenwerking met partners 10
1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming 11
Hoofdstuk 2 12
Programmaverantwoording 12
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 12
2.1.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan? 12
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 19
2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 30
2.1.1.4 Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem 39
2.1.2 Wat heeft het gekost? 42
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 48
2.2.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan? 48
2.2.1.1 Opdracht 1 – Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 48
2.2.1.2 Opdracht 3 – Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 52
2.2.1.3 Opdracht 5 – Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 54
2.2.2 Wat heeft het gekost? 61
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 67

2.3.1 Wat wilden we bereiken en wat hebben ervoor gedaan? 67
2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren 67
2.3.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties 78
2.3.2 Wat heeft het gekost? 81
2.4 Overzicht overhead 89
Hoofdstuk 3 92
Paragrafen 92
3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 92
3.2 Onderhoud kapitaalgoederen 97
3.3 Financiering en treasury 99
3.4 Bedrijfsvoering 106
3.4.1 MRDH-organisatie 106
3.4.2 Bedrijfsvoering 108
3.4.3 Fraude en integriteit 114
3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer 116
3.4.5 Rechtmatigheid 121
3.5 Verbonden partijen 128
3.6 Subsidies 131
3.7 OV na corona 132
3.8 Wet open overheid (Woo) 133
Deel 2 134
Jaarrekening 134
Hoofdstuk 4 134
Overzicht van baten en lasten 134
4.1 Overzicht van baten en lasten per programma 135
4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten 136
4.2.1 Analyse afwijkingen 136

4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten ... 136
4.2.3 Overzicht van baten en lasten 2023 per taakveld ... 138
4.2.4 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves ... 139
4.2.5 WNT gegevens ... 140
Hoofdstuk 5 ... 141
Balans 2023 ... 141
5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling ... 142
5.2 Toelichting op de balans ... 147
5.3 Niet uit de balans blijkende verplichtingen ... 163
5.4 Rechtmatigheidsverantwoording ... 165
Deel 3 ... 166
Overige gegevens ... 166
Hoofdstuk 6 ... 167
Besluit ... 167
Bijlage 1 Verantwoording 2023 conform SiSa ... 168
Bijlage 2 Controleverklaring ... 179
Bijlage 3: Samenstelling bestuursorganen MRDH 2023 (per 31-12-2023) ... 180

Woord vooraf

21 gemeenten werken samen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Dat is een inhoudelijke ambitie die natuurlijk ook een financiële vertaling heeft. De jaarstukken 2023 zijn de financiële verantwoording van onze gemeenschappelijke inzet.



Met elkaar, voor elkaar

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. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren en 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.

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

-0-0-0-

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. Zo 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.

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 hoofdstuk 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, 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 economisch vestigingsklimaat 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 economisch vestigingsklimaat met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen twee jaar een concrete bestemming voorstelt.

Hoofdstuk 2
Programmaverantwoording

-0-0-0-

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 en wat is ervoor gedaan?

De voortgang van de in de Begroting 2023 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Project loopt volgens begroting

Project loopt niet volgens begroting

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 hebben de activiteiten bijgedragen 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 is een voortgangsmonitor opgesteld, 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 is door het waterschap een subsidieaanvraag ingediend voor het verbeteren van de fietsroute Spijkenisse-Hellevoetsluis. Bovengenoemde projecten moeten leiden tot een verbetering van de OV en fiets bereikbaarheid van Voorne-Putten en Haven Rotterdam.
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 zal de analyse van de kansrijke alternatieven input leveren 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 lange termijn strategie 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 opdracht gevende partijen; ● studie naar de lijnvoering in de omliggende gemeenten i.r.t. de nieuwe tramverbinding.		In november 2023 is de Bestuursovereenkomst tussen de zeven opdrachtgevers getekend, nadat de bestuurscommissie in juni 2023 hierover had besloten, en startte de planning- en studiefase. De MRDH is mede-opdrachtgever. De scope van het onderzoek naar de (tram)lijnvoering rondom de Binckhorst is door de betrokken gemeenten vastgesteld op 15 november 2023.
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 lange termijn studie HOV Maastunnel na de realisatie van de korte termijn maatregelen (zie ook OV ontwikkelprogramma regio Rotterdam).		De omgevingsvisie Oostflank is in december 2023 vastgesteld door de gemeente Rotterdam en 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 in het tweede kwartaal van 2024 kan worden gestart onder aanvoering van een aan te stellen projectdirecteur.
Voor de regionale planstudie Algeracorridor meewerken aan: ● het opstellen en sluiten van de bestuursovereenkomst;		Er is een bestuursovereenkomst voor de verbetering van de doorstroming op de Algeracorridor vastgesteld in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 15 november 2023. De planuitwerking wordt in het eerste kwartaal van 2024 opgestart.

• de voorbereiding ('kwartiermaken') en het opstarten van de planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor. Daarnaast onderzoeken we op verkenningen-niveau een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en de optimalisaties aan de bestaande fietsroute.		De uitvoering is voorzien in de periode 2025-2028. Het aanvullend onderzoek naar een extra langzaam verkeerverbinding is opgestart conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 15 november 2023. De resultaten van dit onderzoek worden voor de zomer 2024 afgerond en besproken in het bestuurlijk Overleg Algeracorridor.
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 heeft MRDH in samenwerking met de gemeenten en de provincie Zuid-Holland gewerkt 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.
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.
Verdiepende verkenning HOV Westland (zuidelijk deel ZuidWestlandcorridor).		De verdiepende verkenning loopt, afronding wordt verwacht 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 van is een adviesbureau gestart 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		Voor de route Naaldwijk -Delft is een verdiepend onderzoek opgestart met oog op de vast te leggen afspraken over het beoogde voorkeurstracé.

Haag CS met de keuze van een voorkeurstracé en het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst (SOK).		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 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 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Realiseren van 800 km verbeterd regionaal fietspad.	In 2023 heeft de Bestuurscommissie het regionaal basisnetwerk fiets geactualiseerd. In 2023 hebben de gemeenten 15 fietsprojecten opgeleverd en vastgesteld met een gezamenlijke lengte van circa 30 km. Er zijn in 2023 11 nieuwe subsidies verstrekt voor fietsprojecten. Gezien de doorlooptijd van subsidieaanvraag tot start werkzaamheden, is daar 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 hebben meegewerkt 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 hebben we bijgedragen aan de lobby voor een Rijksbijdrage. Medio 2023 heeft de Staatssecretaris een bescheiden maar structureel budget vrijgemaakt 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 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.	We participeerden in het overleg van de Hoekse Lijn Partners. 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 naar welke economische locaties de bereikbaarheid wordt verbeterd (naast de 10 economische toplocaties uit de Strategische Agenda).

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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.
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 lange termijnstrategie 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 heeft de Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat een bijdrage gegeven voor het Innovation District Delft en een ondersteuningsbrief gestuurd 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 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.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Circa 100 km Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.	Er zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten voor vier routes. Met de ondertekening van de SOK Ridderkerk-Rotterdam in 2023 is daarmee in totaal 80km vastgelegd in bestuurlijke afspraken, waarvan er 65km voor maart 2026 gerealiseerd wordt.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
Afronden verkenningsfase en ondertekenen van 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 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 uitwerking van maatwerkafspraken voor complexe schakels op de routes nodig is. Ondertekening van de SOK voor deze routes staat gepland najaar 2024. Voor de route Naaldwijk-Den Haag CS is besloten deze te temporiseren in verband met complexe inpassingsvraagstukken.
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 monitorings-methodiek 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 1-2 keer per jaar een ambtelijke stuurgroep en bestuurlijk overleg te organiseren om voortgang en planning te bespreken. Daarnaast heeft MRDH zich in 2023 ingezet 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, hiertoe gestimuleerd door de MRDH, innovatieprojecten.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.	We delen gevraagd en ongevraagd kennis met de MRDH gemeenten 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 1 jaar verlengd. Er hebben vanuit de gebiedsaanpakken ZHB nog geen probeeracties plaatsgevonden. De reden hiervoor is dat in 2023 de gebiedsaanpakken nog in ontwikkeling waren.
Delen van kennis (uit landelijke netwerken) over Smart Mobility met de gemeenten via het bestuurlijk platvorm en het invulling geven aan de rol van verbindende schakel tussen Europees en Rijksbeleid en gemeentelijke ontwikkeling.		We hebben twee bijeenkomsten georganiseerd 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 data team invulling geven aan de BO-Mirt afspraken voor digitalisering overheden om voor 2023 90% van de data op orde te hebben.		Het Regionaal Data Team 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 verwerkt worden. 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 hebben vier iVRI bijeenkomsten georganiseerd om de realisatie van slimme verkeerslichten te stimuleren met fietsvriendelijke en ov-vriendelijke modules. Dit heeft geleid tot 2 extra subsidieaanvragen van gemeenten voor slimme verkeerslichten.
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 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 hebben de opbrengst uit het landelijk programma gedeeld 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 hebben de activiteiten bijgedragen 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 heeft aangekondigd dat de instroom van de 3e tranche van ca 50 ZE bussen vertraagd is. Start aanbesteding is afhankelijk van tijdige beschikbaarheid van 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).

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
Programmamanagement voeren ten behoeve van het door ontwikkelen 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 i.r.t. 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% CO_2-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 ca 100 emissievrije bussen voor de HTM busvloot doorlopen en gegund. De bussen komen in Q4 2024 t/m Q1 2025 in de dienstregeling. RET heeft aangekondigd dat de instroom van de 3e tranche van ca 50 ZE bussen vertraagd is. Start aanbesteding is afhankelijk van tijdige beschikbaarheid van 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 hebben samen met RET onderzoek naar het terugwinnen van remenergie laten uitvoeren. 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 hebben ons aangesloten 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.
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 heeft op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau geadviseerd 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 hebben de activiteiten bijgedragen 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 (kennis)makelaars rol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.		We hebben twee sessies met gemeenten georganiseerd waar we samen met de ambtelijke collega's de uitkomsten van de enquête hebben besproken en stappen voor het vervolgproces voor deelmobiliteit hebben geformuleerd. We hebben samen met de gemeente Den Haag, de gemeente Rotterdam, RET en HTM deelgenomen 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 welke relevant was voor onze regio.
Verbinding leggen met landelijk programma deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) ten behoeve van 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 17 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 ten behoeve van harmonisatie beleid en eisen deelmobiliteit.		De kwartiermaker heeft zijn voorverkenning afgerond en heeft het landelijk programma van de rijksoverheid en decentrale overheden opgeleverd: 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 bleek dat de dienst door gebruikers wordt gewaardeerd 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 hebben de activiteiten bijgedragen 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 (door middel van mobiliteitsmanagement), en het opstellen van gebiedsgerichte aanpakken. In 2023 zijn 60 mobiliteitsscans uitgevoerd bij bedrijven in Zuid-Holland in het kader van het bereiken van een duurzame gedragsverandering. Daarnaast heeft ZHB een nieuwe website online gezet voor reizigers,

		werkgevers en logistieke partijen. Op deze website wordt onder andere gecommuniceerd over de geplande werkzaamheden en acties. 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) heeft de focus in 2023 gelegen 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 hebben de activiteiten bijgedragen 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 heeft HTM de proefopstelling van de TINA-tram getoond welke nu in productie gaat. Tevens is OVpay in alle concessies ingevoerd waarmee het betaalgemak is toegenomen.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 ten behoeve van 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 hebben we subsidie verleend 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 s er daarom geen reguliere vervoerplanprocedure gevolgd. Het Transitieprogramma OV en corona is afgerond in december 2023. En daarmee 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 te 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 andere 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 wat 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 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).	In 2023 hebben de gemeenten 15 fietsprojecten opgeleverd en vastgesteld met een gezamenlijke lengte van circa 30 km. Er zijn in 2023 11 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 hebben we aan 11 fietsprojecten subsidie verleend.
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 hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.	De inzet van de gemeenten heeft ertoe geleidt dat de risico's op ongeval op fietspaden, kruispunten, rotondes en 30km en 50km-wegen is verminderd, omdat de infrastructuur veiliger is ingericht.
Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.	De inzet heeft gezorgd voor groei in het aantal deelnemende scholen. Het deelname percentage is 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.	De inzet 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%.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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. Er zijn door tien gemeenten gedragsprojecten aangedragen voor het IPVa 2024, dat zijn vier gemeenten meer dan in het IPVa2023.
De uitvoering van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid RUA) 2025 omvat een aantal doorlopende activiteiten: ● monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025; ● periodieke terugkoppeling t.a.v. de ontwikkeling van de verkeers-slachtoffers 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 is ten opzichte van 2023 toegenomen 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 nieuwe opdracht voor de uitvoering van het programma Totally Traffic.
Samen met provincie Zuid-Holland regievoeren op het ROV Zuid-Holland bij het uitvoeren van het Meerjarenprogrammaplan ROV 2022-2024. In dit programma wordt de nadruk gelegd op de integrale aanpak door samenhang tussen infrastructurele maatregelen, handhaving en gedragsbeïnvloeding. De rol van ROV-ZH richt zich op kennisontwikkeling en faciliteren van nieuwe gedragsprogramma’s.		De afstemming tussen MRDH en PZH (regievoerders) en ROV-ZH is het afgelopen jaar gestroomlijnd. De regievoerders hebben in voorbereiding op een nieuwe samenwerkingsovereenkomst (per 1-1-2025) besloten om een lichte evaluatie van de samenwerking uit te voeren. MRDH is goed betrokken bij de planning (jaarprogramma) en uitvoering van de werkzaamheden door ROV-ZH.
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. In de gemeenten Westland en Pijnacker-Nootdorp zijn, onder procesregie van MRDH, elk drie integrale handhavingsinterventie 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, Openbaar Ministerie en PZH over verkeershandhaving.

Autonetwerk en verkeersmanagement

Met oog op optimalisatie van het bestaande wegennetwerk adviseren wij wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen in het netwerk. Daarbij zoeken we naar aanvullende kansen (zoals fietsverbindingen) en mobiliteitsoplossingen gericht op duurzame gedragsverandering. Bij de doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer wordt samen met de wegbeheerders gekeken waar bus en tram sneller door het netwerk kunnen

rijden. We geven opdracht aan Zuid-Holland Bereikbaar voor het verkeersmanagement (monitoring en informatievoorziening bij ongevallen) en om de programmering van beheer- en onderhoudsprojecten tijdig op elkaar af te stemmen. MRDH is adviseur voor de wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen en is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar. De gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden met Zuid-Holland Bereikbaar als helpende schakel.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.	We hebben bij diverse infrastructurele ingrepen geadviseerd 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 worden in drie overleggen door wegbeheerders de wegwerkzaamheden op elkaar afgestemd. 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
Actief deelnemen aan de werkgroep Programmering en Verkeersmanagement van Zuid-Holland Bereikbaar.		In 2023 zijn er bijeenkomsten geweest over programmering en verkeersmanagement samen met de andere opdracht gevende partijen van Zuid-Holland Bereikbaar. Programmering van wegwerkzaamheden en evenementen: - OV bedrijven RET, HTM, EBS, aangehaakt bij de afstemming. - Verbeteringen proces geschreven. - Opschaling m.b.t. conflict met wegwerkzaamheden op Voorne Putten begeleid. - Product Meerjarenplanning wegwerkzaamheden en evenementen afgerond. 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 SA. Met de uitkomsten van deze knelpuntenanalyse zal, in overleg met de wegbeheerders, gekeken worden of er wegen zijn waar maatregelen/ (vervolg)onderzoeken noodzakelijk zijn.		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.		Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds het project A4 Haaglanden – N14 gepauzeerd. Vanwege het tekort aan stikstofruimte, (personele) capaciteit en financiële middelen heeft het Rijk middelen van aanlegprojecten naar instandhouding verschoven. 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 is door de MRDH gewerkt 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. Deze knelpuntenanalyse vormt de basis voor een mitigerend maatregelpakket. Wij zijn is 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 zal er verder gewerkt worden aan een voorlopig ontwerp.
Verkennen functie N44 in totale netwerk i.r.t. 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		In 2023 is het resultaat van de scenario studie 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

het totale netwerk en mogelijke oplossingsrichtingen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N44.		doelgroepenonderzoek door Zuid-Holland Bereikbaar gemaakt. In 2024 vindt besluitvorming plaats over uit te voeren studies.
Samen met de gemeente Rijswijk diverse activiteiten in relatie tot de Beatrixlaan: vaststellen definitief ontwerp Bovengronds Verstedelijkings Ontwerp (BVB), vaststellen rapportage vervolgonderzoek flankerende maatregelen, onderzoek mogelijkheden gedragsaanpakken en uitvoeren onderzoek lange termijn oplossing.		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 lange termijn oplossing 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 daarover. In 2023 hebben MRDH, gemeente Rijswijk en gemeente Den Haag een vervolg opgestart naar deze flankerende maatregelen: op welke wijze de maatregelen geconcretiseerd kunnen worden en welke rol de partijen hierin spelen. In het voorjaar 2024 worden naar verwachting hier afspraken over gemaakt. Zuid-Holland Bereikbaar heeft in 2023 gewerkt aan een aanpak gericht op doelgerichte aanpakken met als doel 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 MRDH, gemeente Rijswijk en gemeente Den Haag in overleg treden over het vervolg en eventuele uitvoering van de voorgestelde aanpak.
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 heeft ingediend.
Voor diverse wegenprojecten (maar ook OV en fietsprojecten) wordt gebruik gemaakt 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.

Programma Knooppunten

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
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.	De inzet heeft ervoor gezorgd 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 richting subsidieaanvraag. Bij Spijkenisse en Rodenrijs is reeds 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
Starten met de verkenning Beurs.		De verkenning is gestart en heeft geleid 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 hebben deze data aangeboden aan de gemeenten.
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 richting 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).		Deelgenomen aan verschillende werkgroepen. Voor station Moerwijk heeft dit geleid tot een handelingsperspectief. Voor Laan van NOI zijn de voorbereidingen getroffen om een projectmanager, omgevingsmanager en ingenieursdiensten te contracteren. Het daadwerkelijke 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 bestuurscommissie. 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 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
We geven in de aankomende 4 jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal OV.	RET en HTM hebben als beheerders van railinfrastructuur op basis van de jaarlijkse assetmanagementplannen (AMP) verschillende beheer- en onderhoudsprojecten in opdracht genomen die essentieel zijn voor de gewenste en benodigde exploitatie van tram en metro, in

	lijn met de strategisch assetsmanagementplannen (SAMP) en de Beheervisie van 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 heeft MRDH besloten om ten behoeve van de railconcessie van HTM remise Harstenhoekplein te gaan realiseren. Gesprekken worden gevoerd met RET over vervanging en uitbreiding remise Waalhaven en met HTM over realisatie remise Guldenpad.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 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 dat wij hiervoor beschikbaar hebben gesteld te houden. 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. Verwacht wordt dit in 2024 gerealiseerd te hebben.
Het actualiseren van de beheervisie van de MRDH.		De huidige beheervisie loopt af in februari 2024. In 2023 zijn wij begonnen 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 hebben de activiteiten bijgedragen 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 heeft opgeleverd dat er een structureel financieel gezonde situatie is bereikt.	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, perspectief om te kunnen voortbestaan waardoor goed en kosten efficiënt 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 reizigers (teruggekeerde en nieuwe) te hebben om het OV-systeem verder te ontwikkelen en te groeien, wat nodig is met de komst van 400.000 extra inwoners in Zuid-Holland.	De oplossing per vervoerder is gericht op groei en de verwachting is dat er vanaf 2025 weer voldoende reizigers zijn.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 vervoeders EBS, HTM en RET heeft MRDH in het aflopen jaar uitvoerige gesprekken gevoerd om een gezonde basis voor een toekomstbestendig OV-systeem te realiseren.
In 2023 is het transitieprogramma OV dat gestart is 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, ondanks lagere reizigersopbrengsten, op peil te houden. Binnen de kaders van dit programma stemmen de vervoerders hun vervoersaanbod zo goed als mogelijk af op de reizigersvraag.		In 2023 heeft MRDH in intensieve trajecten met de vervoeders en de aandeelhouder van de RET afspraken gemaakt voor een gezonde basis voor een toekomstbestendig OV-systeem. Onder de noemer van het dossier toekomstbestendig OV 2024-2030, hebben de vervoerders zo goed als mogelijk de reizigersvraag afgestemd op hun vervoersaanbod, de MRDH heeft haar financiële bijdrage per vervoerder herzien 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.		Dit 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 heeft de BcVa geconstateerd "dat er niet voldoende betrouwbare informatie is om een bruikbare inschatting te geven over de ontwikkeling van de reizigersaantallen".
Op 12 oktober 2022 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit de maatregelen voor 2023 en 2024 in het Transitieprogramma OV en corona vastgesteld. 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 transitieprogramma 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 is afgesproken dat deze kennis met de andere gemeenten wordt gedeeld om deze te stimuleren om ook actief flankerend beleid te voeren.
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		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.

perspectief komt om te kunnen voortbestaan en inschrijven in nieuwe aanbestedingen en het aangaan van inbestedingen”.		
Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van het OV en extra middelen voor het OV.		In 2023 heeft een sterke lobby plaatsgevonden richting het Rijk voor meer middelen voor het regionale OV. We hebben samen met de partners Vervoerregio Amsterdam (VRA) Inter Provinciaal Overleg (IPO) en samenwerkingsverband decentrale overheden (DOVA) resultaten geboekt 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 euro) via 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?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	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**

Lasten

Lasten Beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 0,02 miljoen voordelig)
Het budget is nagenoeg conform begroting gerealiseerd. 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 verkeer- en vervoermodel kunnen verschillende verkeerskundige- of ruimtelijke scenario's, planalternatieven en varianten door worden gerekend 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 verkeer- 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 heeft kunnen inzetten op andere studies en onderzoeken. Daarom voor € 1,2 miljoen aan verplichtingen en de daarbij behorende activiteiten doorgeschoven naar 2024 voor onder andere 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.

Omschrijving concessies	Begroting 2023	Realisatie 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**

Algemeen
Bij de concessieafspraken is afgesproken dat vrijval in enig jaar bij de Rail concessies (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 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 correctie van € 45,4 miljoen.

OV Railconcessie Rotterdam
Het verschil van € 22,3 miljoen aan lagere kosten kan wordt verklaard door:
- 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 kan wordt verklaard door:
- 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 budget neutrale 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 de taakstelling van de HTM. De taakstelling is gehaald zonder dat daar de reservering voor 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. Daartegen over 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 budget neutrale 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 mln. 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 is € 0,1 miljoen lager uitgevallen dan begroot. De lasten van de stimuleringsmaatregelen uit het transitieprogramma zijn € 3,7 miljoen hoger dan begroot, het gaat hierom 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 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 verstrekt heeft aan regionale OV-bedrijven. 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 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 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 € 2.000.000. 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, hoofdstuk 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, hoofdstuk 3.1).

-0-0-0-

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.

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.

Project loopt volgens begroting

Project loopt niet volgens begroting

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 hebben de activiteiten bijgedragen 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 zijn voortgangsgesprekken gevoerd 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.
Fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0.	Voor drie Metropolitane Fietsroutes zijn verkenningen op routeniveau uitgevoerd. Op de route Westland-Den Haag HS wordt aanvullend onderzoek verricht naar een alternatief trace 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 opstellen van eisen aan de nieuwe metrovoertuigen en er is een onderzoek gestart naar de renovatie van de metrowerkplaats (besluit daarover in 2024).

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen 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 en verbetert de kwaliteit van het OV. Naast een betere doorstroming wordt deze buslijn comfortabeler en betrouwbaarder. Haltes worden opgewaardeerd 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 o.a.: - 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. 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 daadwerkelijk uitgevoerd kan worden. 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/u 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 richting 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. Ook wordt een deel van de P+R-plekken verplaatst naar de Heemraadlaan.

Realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam en enkele buslijnen onder meer buslijn 70 Rotterdam-Zuid.		<u>Rotterdamse deel van de regio:</u> Het realiseren van de versnellingsmaatregelen van tramlijn 25 (Rotterdam) zijn ondergebracht in het programma Plan Toekomstig Tramnet. De versnellingsmaatregelen voor buslijn 70 worden in 2024 verder uitgewerkt door de gemeente Rotterdam i.s.m. RET. Daarnaast werkt RET aan een studie naar sneller halteren (oplevering studie 2024). <u>Haagse deel van de regio:</u> In het strategisch actieprogramma hebben de Gemeente Den Haag, MRDH en HTM de gezamenlijke ambitie om de gemiddelde snelheid van tram en bus elk jaar met 1 km/u te laten stijgen naar 25 km/u. 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 rechtdoor stand 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 heeft in 2023 een subsidie ontvangen om deze HSW wissels zodanig aan te passen dat ook over deze wissels met 25 km/uur gereden kan worden. ‘Boekje met maatregelen’ De gemeente Den Haag heeft in samenwerking met HTM en de MRDH een ‘boekje’ opgeleverd. Dit ‘boekje’ beschrijft per stadsdeel de onderzochte maatregelen 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: start gemaakt met een position paper GOW30/ 50-30 km/u. Dit moet inzichtelijk maken hoe het OV goed kan blijven doorstromen en dus kansen biedt, terwijl het overige (auto) verkeer wordt geherpositioneerd van 50 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/u.

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. 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Circa 100 km Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.	Er zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten voor vier routes. Met de ondertekening van de SOK Ridderkerk-Rotterdam in 2023 is daarmee in totaal 80km vastgelegd in bestuurlijke afspraken, waarvan er 65km voor maart 2026 gerealiseerd wordt.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk (MFR), routes uit de 1e en 2e tranche van het MFR-programma worden uitgewerkt in een verkenning of planstudie op weg naar uitvoering.		In 2023 hebben wij samen met de gemeenten gewerkt aan de afronding van vier verkenningen en een aanvullende studie voor de route Westland-Den Haag HS (2e tranche) ten verdere uitwerking van complexe schakels en maatwerkafspraken hierover (1e tranche) voor de 8 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/u, lopen, fietsen en verkeersveiligheid in de gemeenten.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen 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.	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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 St Sebastiaansbrug, 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 naar voren gekomen zijn tijdens de aanleg te mitigeren. In 2023 heeft de BCVa extra middelen toegekend 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 2e helft 2025.
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 MRDH de exploitatie van deze R-netlijn mogelijk.
Realisatie van het deelprogramma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio met onder meer de bestelling van 50 nieuwe trams, alsmede realisatie en deels nog uitwerking van het aanpassen van de		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

traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16. Ook wordt een nieuwe remise op de GAVI-locatie (Guldenpad) in Den Haag uitgewerkt.		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 hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.	De gemeente Westland heeft via de KTA subsidie beschikt gekregen voor werkgeversaanpak en subsidie aangevraagd 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 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): ● Provincie Zuid-Holland, KTA: 13 iVRI's ● Rijswijk – ombouw verkeerslichten naar iVRI's.
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 1e kwartaal van 2024. Voor versnellingsmaatregelen OV heeft de gemeente Westland besloten om 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 waar een subsidieaanvraag voor is ingediend moeten binnen 1 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 wordt gezamenlijk met de partners van ZHB door ZHB een jaarplan opgesteld. Hierin zijn de activiteiten voor het betreffende jaar beschreven. 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	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).	In 2023 zijn de subsidies vastgesteld (volgend op oplevering van de projecten): Delft - Verbreding fietspad noordelijke Buitenwatersloot (0,1 km) Den Haag - Verbeteren fiets sterroute 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+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 kilometer)

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
Realisatie van verbeteringen van het comfort en de veiligheid van het basisnet fiets. Fietspaden die onderdeel zijn van het basisnetwerk fiets komen bij kwaliteitsverbetering in aanmerking voor 50% subsidie.		Er zijn 15 subsidiebeschikkingen afgegeven voor verbetering van het fietsnetwerk. Vier subsidieaanvragen voor het fietsnetwerk zijn nog in behandeling (aanvragen ingediend op de sluitingsdatum).

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
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.	In 2023 zijn de subsidies vastgesteld (volgend op oplevering van de projecten): Nissewaard - Uitbreiden P+R metrostation Heemraadlaan Nissewaard - Fietsparkeren metrostation De Akkers (KTA 2019) Rotterdam - Walvoorzieningen POW Marconistraat Rotterdam - Fietsparkeren Hoek van Holland fietskluizen

	Rotterdam - Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk;	In 2023 zijn 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 en Pres. 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 - Verkeersveiligheidsmtrgl Gouden Regen e.o. Leidschendam-Voorburg - Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 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 heeft gezorgd voor groei in het aantal deelnemende scholen van 12 scholen. Het deelname percentage is 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.	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%.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
Uitvoeren van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). De inzet is met name 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 hebben diverse subsidies ontvangen voor het verbeteren van de (fiets)infrastructuur. De derde tranche van de investeringsimpuls moet nog worden opgestart door het ministerie van I&W.
Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de metropoolregio.		De inzet heeft gezorgd voor groei in het aantal deelnemende scholen. Het deelname percentage is 44%.
Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic en SCHOOL op SEEF.		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%.
Vanuit het accountmanagement samen met gemeenten, scholen activeren deel te nemen aan gedragsbeïnvloedingsprogramma's.		De inzet heeft erin geresulteerd dat meer basisscholen hebben deelgenomen aan SoS en dat er weer groei zit in deelname aan Totally Traffic. En voorts 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 hebben de activiteiten bijgedragen 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. <u>Rotterdam:</u> In 2023 zijn door de gemeente Rotterdam, RET en MRDH voorbereidingen getroffen om tot draagvlak te komen een belangrijke doorstromingsmaatregel verder uit te werken met de intentie deze ook daadwerkelijk uit te voeren. Het gaat om volledige baanafscherming op de Laan op Zuid, totaal ca. 3 km. <u>Den Haag:</u> In het strategisch actieprogramma hebben de Gemeente Den Haag, MRDH en HTM de gezamenlijke ambitie om de gemiddelde snelheid van tram en bus elk jaar met 1 km/u te laten stijgen naar 25 km/u. HTM heeft in 2023 een subsidie ontvangen om wissels zodanig aan te passen dat ook over deze wissels met 25 km/uur gereden kan worden.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
Verder uitwerken van de aanpak versnelling OV, onder meer gestart als onderdeel van het Transitieprogramma OV en corona.		Rotterdam: We hebben in samenwerking met de gemeente Rotterdam en RET een verkenning gedaan naar maatregelen die bijdragen aan de doorstroming van tram en bus. Dit heeft geleid tot een omvangrijke lijst aan verschillende type maatregelen die bij kunnen dragen aan doorstroming. Een pakket aan maatregelen voor tramlijn 25 en buslijn 70 zijn verder uitgewerkt in 2023. Het verder brengen naar definitief ontwerp en realiseren van versnellingsmaatregelen van tramlijn 25 (in Rotterdam) zijn ondergebracht onder 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 de Gemeente Den Haag, MRDH en HTM de gezamenlijke ambitie om de gemiddelde snelheid van tram en bus elk jaar met 1 km/u te laten stijgen naar 25 km/u. 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 rechtdoor stand 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 heeft in 2023 een subsidie ontvangen om deze HSW wissels zodanig aan te passen dat ook over deze wissels met 25 km/uur gereden kan worden. ‘Boekje met maatregelen’ De gemeente Den Haag heeft in samenwerking met HTM en de MRDH een ‘boekje’ opgeleverd. Dit ‘boekje’ beschrijft per stadsdeel de onderzochte maatregelen 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: start gemaakt met een position paper GOW30/ 50-30 km/u. Dit moet inzichtelijk maken hoe het OV goed kan blijven doorstromen en dus kansen biedt, terwijl het overige (auto) verkeer wordt geherpositioneerd van 50 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/u.

2.2.2 Wat heeft het gekost?

Programma 2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	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
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 reeds 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 pilot project 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 reeds volledig verantwoord en worden nu gecorrigeerd.

De realisatie is lager (€ 5,7 miljoen) ten opzichte van de gewijzigde begroting. De belangrijkste verschillen zijn:

- 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 40 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:

- Een 50-tal infrastructurele gemeentelijke projecten met een gezamenlijke besteding van € 8,7 miljoen, waarvan 10 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 Safe (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.

Projectkosten openbaar vervoer

In 2023 zijn 7 OV-projecten vastgesteld en betaald, waarvan 3 betrekking hadden op R-net en 2 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 7 beschikkingen afgegeven voor OV-projecten. Naast aanpassing van haltes en haltemeubilair, zijn de grote projecten HOV Maastunnel, verplaatsen van tramhaltes op de Laan van Zuid (beiden in Rotterdam) en een pilot Energiebank voor de RET. In het kader van OV-versnellingsmaatregelen heeft HTM een subsidie gekregen voor het aanpassen van wissels.

Netwerk openbaar vervoer *(verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 5,7 miljoen voordelig)*
De belangrijkste verschillen zijn:
- De lasten voor lijn 19 zijn in 2023 € 6,9 miljoen hoger uitgevallen. Dit komt de verwachte hogere kosten in 2023 nog niet konden worden meegenomen in de 2de bestuursrapportage, omdat het besluit om de het budget voor lijn 19 op te hogen op dat moment nog niet was 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 andere 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 (€ 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 7 projecten die op dit moment in de realisatiefase zitten.

	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
Lijn 19	€ 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**

Het project de 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 reeds volledig betaald, maar de realisatie loopt nog door tot en met 2025. Het budget voor lijn 19 is in 2023 met € 14 mln. verhoogd om de realisatie op het TU-terrein die in 2023 is gestart mogelijk te maken. De voortgang van de Sebastiaansbrug heeft vooral betrekking op de afronding van de laatste openstaande punten en wacht 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 en dit is in 2023 gecorrigeerd.

Apparaatslasten
De directe salariskosten zijn nagenoeg conform begroting gerealiseerd.

Baten

Overige inkomsten (verschil realisatie 2023 en gewijzigde begroting 2023 € 0,8 miljoen voordelig)

Dit komt mede 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.

Project loopt volgens begroting

Project loopt niet volgens begroting

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 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.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen 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 co-financiering van campusversterkingsprojecten en het organiseren van campusnetwerksessies verbeteren we de samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven.

	Daarnaast heeft de bijdrage van de MRDH aan de groeifondsprojecten mede geleid tot een toekenning van € 20,4 miljoen aan campussen in het MRDH-gebied.
Jaarlijks nemen minimaal 1.000 studenten en 250 bedrijven per jaar deel aan campus(innovatie)opdrachten en programma's.	Voor de twee projecten die in 2023 van start zijn gegaan geldt dat er 550 primaire en voortgezet onderwijs leerlingen geïnspireerd zijn over de campussen, 300 studenten lessen en projecten hebben gevolgd en er 30 bedrijven zijn betrokken. Daarnaast liepen er in 2023 nog een vier-tal projecten die al eerder gestart zijn. Van die projecten zijn de precieze aantallen nog niet bekend omdat hiervoor geen resulaten zijn geformuleerd in de projecten. 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 o.a. door projectontwikkeling. Het totaal aantal versterkte campussen is 14. 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) Lopende projecten waarmee campussen in de regio versterkt zijn in 2023 zijn: 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)

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten		De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft aan 4 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 heeft in 2023 de volgende drie campusnetwerkbijeenkomsten georganiseerd: - 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 Groeifonds aanvragen, 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 heeft bureaus Haute Equipe en Nehem ingezet 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 heeft ervoor gezorgd 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 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	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?

Verbeterd aanbod LLO op de campussen en bij andere grote mbo- en hbo-opleiders in de regio.	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)
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 leven lang ontwikkelen projecten geïnvesteerd in 2023, wel zijn lopende projecten voortgezet. Verder hebben de drie NGF projecten ieder 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, dit gaat ook over LLO. Er is niet direct in nieuwe LLO projecten geinvesteerd in 2023, wel zijn lopende projecten voortgezet. Verder hebben de drie NGF projecten ieder 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 hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten 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 primair onderwijs en voortgezet onderwijs projecten die regionaal de instroom op mbo- en hbo campussen bevorderen.		Deze verkenning is uitgevoerd door bureau SEOR en opgeleverd. De conclusies zijn in de bestuurscommissie gedeeld: - Relatief weinig promotie-initiatieven gericht op het primair onderwijs - Relatief weinig promotie-initiatieven expliciet gericht op: ouders, en meisjes en leerlingen met een migratieachtergrond - Verbeterpotentieel in mate van praktijkgerichtheid van de activiteiten - In Voorne aan Zee en Zoetermeer minder activiteiten en minder praktijkgerichtheid - Grofweg de helft van de leerlingen zit op een vmbo-locatie waarop geen 'hard' techniekprofiel werd aangeboden. In het Uitvoeringsprogramma EV 2024 is op basis van het onderzoek de gekozen inzet van de MRDH: jaarlijks kinderen op primair onderwijs (PO) – 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 werkenden, werkzoekenden en zij-instromers nog beter te bereiken en de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt te vergroten.		Er zijn meerdere verkennende gesprekken gevoerd met onder andere het Leerwerk loket en stichting Mano om te verkennen of we nieuwe doelgroepen kunnen bereiken om de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt in de regio te vergroten. Deze gesprekken lopen door in 2024 met als doel om te bepalen of er projecten bij zitten die in aanmerking kunnen komen voor een projectbijdrage op grond van de Bijdrageregeling.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Een hoger deel mkb is ondersteund.	In 2023 hebben drie projecten die zich richten op het mkb een bijdrage ontvangen 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 worden enkele tientallen bedrijven geholpen.
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 heeft verleend) hebben gemeenten ook informatie met elkaar gedeeld over gemeentelijke initiatieven.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
We voeren een behoefteninventarisatie uit onder accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten en stellen een bijbehorend uitvoeringsplan op.		Er is een inventarisatie gehouden. In een notendop kwamen o.a. 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 worden georganiseerd met accountmanagers, bedrijven en onderwijsinstellingen om meer samenhang te creëren tussen de verschillende initiatieven, kennis te delen met elkaar en zo efficiënter het MKB in de regio te helpen.

We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin 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 om de maakindustrie in Zuid-Holland te verbinden. Dit doet H2Makers door het beschikbaar stellen van informatie over o.a. 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 om 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 om mkb-bedrijven in de glastuinbouwsector te helpen bij het verder digitaliseren van hun productieprocessen.
We onderhouden een netwerk van accountmanagers ondernemers/bedrijven van 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 behoefteninventarisatie komen.		De MRDH heeft drie bijeenkomsten georganiseerd 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 oplevert, 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 hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Toename percentage van startups en scaleups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.	Er zijn inmiddels 11 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 start-up. 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) 12 startups geholpen met koppelingen aan investeerders. De verkenning startup/scaleup zal gaan bijdragen aan een beter vestigingsklimaat waardoor het aantal startups/scaleups verder kan gaan toenemen.
Adoptie van businesscases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal 10 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 daadwerkelijk te implementeren. Het gaat dan om de gemeenten Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel. Verder zijn er mogelijkheden bij Barendrecht m.b.t. een bedrijventerrein. Verwachting is dat in 2024 daadwerkelijk adopties gedaan gaan worden.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
In het programma Region of the future stellen we samen met YES!Delft op de domeinen Urban Data, Robotica openbare ruimte en Energietransitie met gemeenten probleemdefinities op en worden multidisciplinaire teams samengesteld die oplossingen bedenken en maken (prototypes).		Er zijn met gemeenten o.a. diverse trajecten gestart rondom Urban Data en AI, Robotica en Energietransitie. Urban Data en AI: 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 door de gemeenten kunnen worden ingezet in haar praktijk. Projecten zijn o.a.: ● Innovatieve Vooruitgang in Dienstverlening: samenwerking met o.a. 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 400 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 mbo studenten 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 – in samenwerking 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 gemeenten, verkennen impact (en acceptatie) van robotica in de openbare ruimte, experimenteren met partners met robotica toepassingen in de openbare ruimte en vertaling van inzichten naar handvatten voor toekomstig beleid t.a.v. robotica. Projecten zijn o.a.: ● 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 sensor box 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 samen kunnen werken aan complexe taken. ● Projecten met onderwijsinstellingen: ○ Haagse Hogeschool (30 studenten): workshop uitwerking technische toepassingen voor robothond, ○ Grafisch Lyceum Rotterdam (50 studenten): workshop PR poster voor toepassingen voor robothond. Als vervolgproject zal begin 2024 een nieuw project uitgevoerd worden waarbij ○ 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. Projecten zijn o.a.: ● 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. ● Tarnoc Turbineketel: Deze ketel is een alternatief voor een reguliere warmtepomp, met als voordeel dat er geen buiten unit nodig is (dus geen geluidsoverlast voor de buren), en dat er warm water geproduceerd kan worden tot 80ºC, 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 antwoorden op technische vragen op een snelle, korte en bondige manier. Op deze wijze kunnen gemeente laagdrempelig een eerste quickscan doen.
Op basis van de startup/scaleupmonitor 2022 maken gemeenten afspraken/versterken samenwerking die bijdraagt aan aantrekkelijker vestigingsklimaat voor startups/scaleups.		In nauwe samenwerking met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en Delft, hebben gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag en MRDH opdracht gegeven 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: Startups, scaleups en innovatief mkb helpen om hun innovatiebehoefte scherp te krijgen, innovatieve ondernemingen op weg helpen naar financiering via o.a. het Investor readiness programma en de marktkansen van innovatieve ondernemingen verbeteren door o.a. kennis te delen.		Startups, scaleups en innovatief mkb zijn geholpen met het scherp krijgen van hun innovatiebehoefte met het verkennen van oplosroutes en ze op weg geholpen naar financiering. De business unit Innoveren heeft het innovatief mkb geholpen met 21 business cases & innovaties.
		Het Investor Relations Programma is volgens de jaarafspraken uitgevoerd:
		- 2387 buitenlandse vestigingen in Zuid-Holland zijn bezocht.
		- 20 projecten met bestaande investeerders zijn succesvol afgerond (9 uitbreidingen, 8 toevoegingen van nieuwe activiteiten, 2 verhuizingen en 1 keer behoud van bestaande activiteiten). Met deze projecten zijn 1424 arbeidsplaatsen gemoeid.
		- Evenementen zijn georganiseerd t.b.v. professionalisering op het gebied van International Relations..
		- 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.

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2023	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Lager percentage leegstand bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel (o.b.v. 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 is de geactualiseerde bedrijventerreinenstrategie door de bestuurscommissie vastgesteld en 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. In het uitvoeringsprogramma Economisch Vestigingsklimaat 2024 (vastgesteld door de bestuurscommissie in december 2023) wordt hier opvolging aan gegeven.
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 zullen we de komende tijd blijven monitoren.
Revitalisering/verduurzaming verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.	Via de bijdrageregeling hebben vier projecten in 2023 een bijdrage ontvangen voor het beter benutten van bedrijventerreinen. Door deze co-financiering worden de projecten versneld uitgevoerd of wordt de continuïteit van de projecten gewaarborgd.

Wat hebben we daardoor gedaan in 2023?

Activiteiten in 2023	Status	Toelichting
We stellen een uitvoeringsagenda 2023-2024 op langs de lijnen: bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel/ vitale kernen.		Het uitvoeringsprogramma EV 2024 is op 13 december 2023 vastgesteld door de bestuurscommissie. Het uitvoeringsprogramma geeft invulling aan het thema ruimte voor werken (bedrijventerreinen, kantoren en vitale kernen)
We organiseren regionale afstemming ten behoeve van passende ruimte voor werklocaties. Dit gebeurt op basis van een adviesvraag van gemeenten.		In 2023 zijn er 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 heeft de jaarlijkse kantorenmonitor laten opstellen. Deze monitor is bedoeld om inzicht te hebben in de regionale kantorenmarkt, zoals de 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 is de ambtelijke werkgroep werklocaties zes keer bijeengekomen om onder andere kennis te delen, actualiteiten te bespreken en de bedrijventerreinen-strategie af te stemmen. Daarnaast zijn er twee extra themasessies georganiseerd over beter benutten van bedrijventerreinen en woon-werkmilieus.
We zorgen voor kennisontwikkeling op de (on)mogelijkheden van beter benutten van bestaande bedrijventerreinen (o.a. onderzoeken, kennisdeling van ervaringen gemeenten).		In 2023 heeft de MRDH een themasessie georganiseerd 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 om beter te benutten op bedrijventerreinen in de Haagse regio. Het onderzoek heeft de potentiële ruimtewinst laten zien bij de onderzochte bedrijventerreinen. Dit biedt de basis voor gemeenten om verder aan de slag te gaan.
We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.		In 2023 hebben vier projecten een projectbijdrage ontvangen 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).

We verkennen of een lobbystrategie met samenwerkingspartners mogelijk is voor de agendering en bekostiging van de opgave van revitalisering/beter benutten van bedrijventerreinen.		Met meerdere samenwerkingsverbanden en (bestuurlijke) tafel wordt gelobbyd richting Rijk en andere partners om het onderwerp bedrijfsruimtes hoog op de (politieke) agenda te krijgen.
We organiseren twee kennissessies op het gebied van verduurzaming kantoren.		In 2023 is één kennisbijeenkomst over het verduurzamen van kantoren door het Informatiepunt Leefomgeving (IPLO) georganiseerd in afstemming met de MRDH. Dit was in navolging van twee kennisbijeenkomsten over het verduurzamen van kantoren georganiseerd door de MRDH. In de eerste helft van 2024 zal een vervolgsessie worden georganiseerd.
We voeren het programma Next Economy Bedrijventerreinen uit, inclusief projectfinanciering en kennisdeling.		In 2023 heeft de MRDH twee pilots ondersteund 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?

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 vrije ruimte in de Egalisatie reserve Economisch vestigingsklimaat binnen twee jaar moest worden bestemd door de bestuurscommissie. 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 Toekomstbestendige economie stimuleren conform de nieuwe Strategische Agenda. Het resterende programmabudget voor 2023 was niet voldoende om al deze projectvoorstellen en opdrachten te financieren. Het algemeen bestuur heeft daarom op voorstel van de bestuurscommissie besloten de gehele vrije ruimte in de Egalisatiereserve toe te voegen aan het programmabudget.

Met het ter begroting brengen van dit budget van € 1,3 miljoen konden deze projecten en opdrachten snel verder worden uitgewerkt en hoefde er voor besluitvorming en start niet gewacht te worden 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 te verlenen aan projectvoorstellen. 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 kon in 2023 meer co-financiering aan projecten worden verleend 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:

	Onderwerp	*Begroting 2023*	*Realisatie lasten 2023*	*Verschil 2023*
1	Programmakosten	€ 4.240.460	€ 3.256.337	€ 984.123
	Waarvan Bijdrageregeling op basis van projectvoortgang		*€ 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 Toekomstbestendige economie stimuleren 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:

Onderwerp	***Besluit bestuurscom-missie 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 een aanvraag voor opschaling van hun campus bij het Nationaal Groeifonds (NGF) hebben gedaan;
- de inzet van een adviesbureau om een verkenning uit te voeren naar primair onderwijs en voortgezet onderwijs projecten die regionaal de instroom op mbo- en hbo campussen bevorderen;
- Ondersteuning planvorming 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 gemeentelijke 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.

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 3 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 is er voor gedaan?

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 hoofdstuk 2.4). De hogere realisatie van € 699 binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat is gelijk aan de lagere realisatie binnen de overhead.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten
Betreft de afname van gemeenten van gegevens over detailhandel op basis van licentie overeenkomsten. Realisatie is iets hoger dan begroot vanwege de jaarlijkse indexering die in de overeenkomst is opgenomen.

Overige inkomensoverdrachten overig
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) € 10.000 bijdragen 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 Toekomstbestendige economie stimuleren 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:

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 projectbijdragen	€ 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:

	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 veelal 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 2023 ten opzichte van 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?

Overhead (euro's)	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.

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	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**	**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 overbesteding van € 136.865 op de overhead is er meer 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 hoofdstuk 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 hoofdstuk 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.

-0-0-0-

Hoofdstuk 3
Paragrafen

-0-0-0-

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 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 bedraagt vanaf 1 januari 2024 (MRDH begroting 2024) € 30 miljoen berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen 2024-2027 van € 33 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 30 miljoen.

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

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	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:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit 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.

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

De netto schuldquote moet inzicht geven in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen (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 dient het volgende in aanmerking te worden genomen. 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 zijn voornoemde kengetallen voor de in de tabel genoemde

jaren niet zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt in hoofdstuk 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.

<u>Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut</u>
Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd gronden en terreinen. Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd.

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

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

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	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.

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 10 jaar. Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1,2 miljoen. In 2019 is er geïnvesteerd in het parkeerterrein op de Westersingel. Deze investeringen wordt in 10 jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

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.

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 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:

Balans en financiering				
	31-dec-23		31-dec-22	
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.

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, 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 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 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 3.1). Per bedrijf zijn de verstrekte leningen en borgstellingen als volgt te specificeren:

	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 's Rijks schatkist moeten worden aangehouden.

Uitzettingen
De MRDH had ultimo 2023 een belegd vermogen van € 1.437,8 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

Leningen regionale OV-bedrijven	€ 970,3 miljoen
Rekening-courant 's Rijks schatkist	€ 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 hoofdstuk 3.1 paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. Het restant wordt toegevoegd aan de BDU gelden.

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.

Renterisico-norm en renterisico's 2023	
Bedragen x € 1.000	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

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 achtereenvolgende 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.

Kasgeldlimiet 2023					
Bedragen x € 1.000		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
Vlottende korte schuld	Maand 1				
	Maand 2				
	Maand 3				
Vlottende middelen	Maand 1	282.071	269.683	487.574	497.810
	Maand 2	249.492	305.912	422.228	457.773
	Maand 3	308.531	487.085	531.153	499.450
Netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)	Maand 1	282.071	269.683	487.574	497.810
	Maand 2	249.492	305.912	422.228	457.773
	Maand 3	308.531	487.085	531.153	499.450
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		280.032	354.227	480.318	485.011
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		280.032	354.227	480.318	485.011
Toegestande kasgeldlimiet		47.232	47.232	47.232	47.232
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		**327.264**	**401.459**	**527.550**	**532.243**
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.

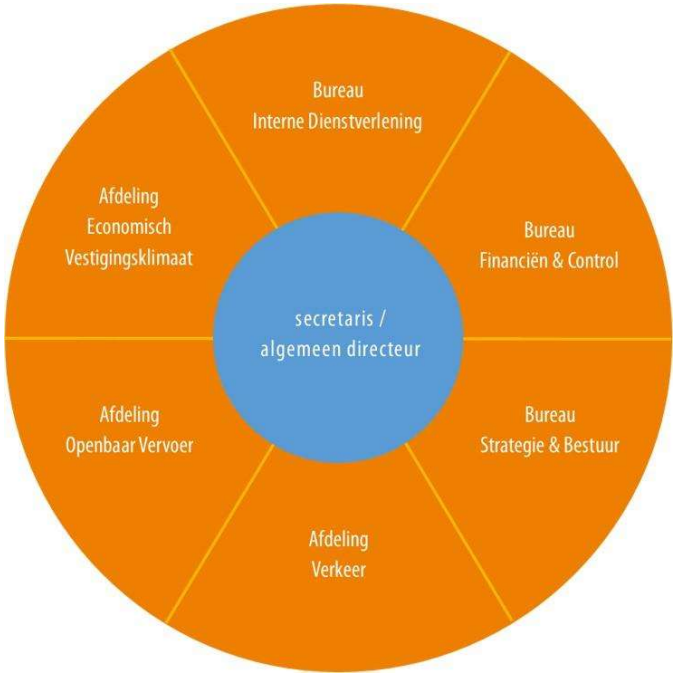
Voor de verstrekte leningen aan regionale OV-bedrijven is op basis van een daartoe uitgevoerde analyse een specifiek daarop toegesneden risicobeheer van toepassing. Dit wordt in hoofdstuk 3.1 (weerstandsvermogen en risicobeheersing) nader toegelicht.

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 en geeft leiding aan vijf managers. En vervult daarbij zelf het management van 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.

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, 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Financiën & Control (BFC), Interne Dienstverlening (BID) en Strategie & Bestuur (BSB)
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 hoofdstuk 2.4 Overzicht overhead.

Directe salariskosten
De realisatie van de directe salariskosten per programma levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

	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 hoofdstuk 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 gebruik maken 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 heeft de focus met name gelegen 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 heeft Bestuurszaken een belangrijke rol gespeeld bij complexe bestuurlijke processen zoals Toekomstvast OV maar ook de totstandkoming van de Strategische Agenda.

Tenslotte 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) uit zal gaan 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.

Om op het op afstand kunnen werken met onze partners goed te kunnen faciliteren is in 2023 Govroam ingesteld. Hierdoor hebben medewerkers en partners op iedere deelnemende locatie draadloos en veilig toegang tot e-mail en eigen data.

De MRDH heeft op basis van haar informatiebeleidsplan een beleid vastgesteld voor 2021-2026. Naar aanleiding van dit beleid is er in 2023 zowel een pentest als een backup en recovery test uitgevoerd. De relevante adviezen uit deze testen zijn opgevolgd en in uitvoering. De MRDH hanteert een roadmap om de korte en lange termijn doelstellingen 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. Hier is een samenwerkingsovereenkomst gemeente Den Haag – MRDH inzake werkplek- en gebruikersondersteuning voor opgesteld. De operationele afspraken tussen de gemeente Den Haag en de MRDH zijn vastgelegd in het Dossier Afspraken en Procedures (DAP). Werkplekondersteuning wordt door de MRDH zelf verzorgd. Het beheer en beveiliging van het netwerk wordt verzorgd door een externe partij. Zij leveren de netwerkdiensten en netwerkapparatuur (LAN en Wifi). De gemaakte afspraken hierover zijn vastgelegd in de 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.

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 is de MRDH in 2023 gestart met een doorontwikkeling van de organisatie en haar medewerkers. De focus ligt daarbij op de organisatiecultuur en omgangsvormen, persoonlijke ontwikkeling en teamontwikkeling. Dit met als doel om de inhoudelijke organisatiedoelen te kunnen halen en tegelijkertijd medewerkers te ondersteunen in hun persoonlijke ontwikkeling en het behoud van een goede werk-privé balans.

De herijking van de HRM-processen is afgerond.

<u>Financiën/Juridische Zaken</u>
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.

<u>Huisvesting/Facilitaire zaken</u>
In 2023 heeft de MRDH-organisatie een volledig jaar gewerkt 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 o.a. 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 zijn de bedrijfshulpverleners (EHBO en BHV) bijgeschoold en zijn middelen nagelopen en indien noodzakelijk 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 te inventariseren van mogelijke veiligheidsverbeteringen. Een verdere uitwerking en implementatie zal begin 2024 plaats vinden. Ook heeft er in dezelfde periode een gesprek plaatsgevonden met de verhuurder van het MRDH-kantoorpand. Een gesprek waarbij is teruggekeken naar de afgelopen jaren en is gesproken over de toekomst. Bij de verhuurder is o.a. aangedrongen om te kijken naar verdere verduurzaming (bijvoorbeeld zonnepanelen) van het kantoorpand. De MRDH-organisatie is in afwachting van de uitwerking van dit gesprek.

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 1e 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 heeft de MRDH op meerdere manieren het belang van investeren in onze regio laten zien.

De totstandkoming van de Strategische Agenda ging gepaard met diverse communicatieuitingen 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 bij 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

Tenslotte zijn de corporate communicatiemiddelen, zoals het MRDH-journaal en andere presentatiemiddelen en uitingen, actueel gehouden en de investering in monitoring van (social)media werd 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:

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 o.a. 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 heeft de afgelopen jaren organisatorische keuzes gemaakt welke 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 o.a. 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 is in 2023 MRDH Support gestart. Hiermee biedt de MRDH de 21 aangesloten gemeenten extra ondersteuning om de doelen uit de Strategische Agenda 2023-2026 te behalen. In het 2e halfjaar van 2023 zijn de medewerkers gefaseerd in dienst getreden bij de MRDH-organisatie. Opdrachten bleven op dat moment achter. Voor MRDH Support is geen apart budget beschikbaar. Zoals op 16 december 2022 door het algemeen bestuur goedgekeurd is het 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 echter konden worden gedekt 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.

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 door middel van 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 andere door de inwerkintreding vanaf het boekjaar 2023 van de rechtmatigheidsverantwoording door het dagelijks bestuur moet nog meer aandacht worden besteed 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 heeft deze (zorg)plicht onder andere vertaald in het Interne controleplan MRDH 2023 en in een beleidsnota fraudepreventie inclusief frauderisicoanalyse. Medio maart 2024 heeft het MT de beleidsnota fraudepreventie inclusief de frauderisicoanalyse voor het boekjaar 2023 vastgesteld. 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 heeft haar integriteitsbeleid gebaseerd op dat van de gemeente Rotterdam en vastgelegd in een personeelshandboek. Dat betekent onder meer dat de MRDH beschikt over een gedragscode voor medewerkers in dienst van de MRDH. Het doel van de gedragscode is werknemers houvast bieden bij het hanteren van de normen en waarden van de MRDH. De gedragscode maakt duidelijk wat de waarden en normen zijn die de MRDH belangrijk vindt en wat wel en niet toelaatbaar is voor werknemers. Daarnaast leggen de medewerkers de ambtseed of ambtsbelofte af. Alle medewerkers beschikken over een actuele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Medewerkers 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 ter voorkoming van fraude. 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: tone at the top, onze gedragscode, integriteitsregeling, regeling voor klokkenluiders, beleidsregeling met betrekking tot ongewenst gedrag en het periodiek (minimaal 1 keer per jaar) agenderen van de frauderisicoanalyse etc.

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 dageliks 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 hebben we nu een beleid vastgesteld voor de komende 5 jaren voor onze informatievoorzieningen. Als onderdeel hiervan heeft het MT op 3 oktober 2023 besluiten genomen met betrekking tot het informatiebeheer, informatiebeveiliging en archivering.
De afgelopen jaren had de MRDH beperkte capaciteit m.b.t. ICT. Per 1 januari 2024 is er een vaste formatieplek voor een informatiemanager (1 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 heeft op 3 oktober 2023 onderstaande besluiten genomen m.b.t informatiebeheer, archivering en informatiebeveiliging:

1. Processen en rollen: Er zijn 68 processen vastgesteld. Aan deze processen zijn proceseigenaren, procesmanagers en records managers 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 tot het volgen van de Capstonemethodiek 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 op te kunnen vragen.
   Het MT heeft nog geen besluit genomen over het bewaarbeleid m.b.t. tekstberichten. Hiervoor is het idee om zakelijke mobiele telefoons in te zetten. De mogelijkheden hiervoor worden onderzocht en het 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 2023 en 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 4 lagenstructuur helder 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 heeft tegelijk met bovenstaande besluiten op 3 oktober 2023 besloten dit project uit te rollen over de hele organisatie. Hiervoor is er een plan van aanpak gemaakt en staat dit project bovenaan de prioriteiten lijst 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 zijn meerdere aanbevelingen uit voortgekomen. 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 momenteel 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, vaak relevante documenten die zich nog in E-docs bevinden is het de verwachting dat E-docs in de komende jaren wel gebruikt zal moeten worden. Om de continuïteit van het systeem te waarborgen moet het systeem geüpgraded worden. 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:
- De inrichting en completering van de lokale regelgeving op het gebied van informatie- en archiefbeheer
  Na implementatie van genomen besluiten in het Managementteam van 3 oktober 2023 is de inrichting en completering van de lokale regelgeving op het gebied van informatie- en
  archiefbeheer zo goed als afgerond.
- De inrichting van de archiefruimte voor analoge informatieobjecten
  De MRDH wil aansluiten op het e-Depot en de analoge informatieobjecten digitaliseren en digitaal archiveren.
- De opzet, bestaan en werking van het kwaliteitssysteem informatiebeheer
  Er wordt een externe ingehuurd voor het opzetten van het kwaliteitssysteem informatiebeheer. De verwachting is dat dit uiterlijk Q2 2024 is afgerond.
- Voltooiing van de ontwikkeling en inrichting van informatiebeheerplan, handboek vervanging, applicatielandschap, meta-dataschema, etc.
  Applicatielandschap en informatiebeheerplan zijn afgerond. Ontwikkeling en inrichting handboek vervanging en meta-dataschema is bezig.
- De inrichting van de hotspot-monitor: besluit hierover is genomen en dit wordt ingericht.
  Afspraken hierover zijn gemaakt in het MT van 3 oktober (zie hierboven) en het wordt ingericht.

Extranet MRDH
De MRDH gebruikt het extranet voor het verzenden van de vergaderstukken van de ambtelijke overleggen. Het oude extranet draaide op Drupal 7, aangezien Drupal 7 uit gefaseerd wordt 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 en 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 naar het overbrengen het beheer van het e-systeem naar een andere partij. 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/Q1-Q2 2025 een start mee wordt gemaakt.

Bovenstaande levert de **Roadmap 2024** op:



Risicobereidheid / acceptatie
De MRDH is een kleine organisatie die voor haar ICT-kennis en kunde gebruik maakt van haar netwerk (externe partijen). De besluitvorming die binnen de MRDH en door de MRDH met haar partners plaatsvindt dient transparant te 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 veelal openbaar. De MRDH is echter ook een belangrijke partij in concessie en aanbesteding voor Openbaar Vervoer waarin, zeker gedurende het aanbestedingsproces, informatie beveiligd dient te zijn. De risicobereidheid zal voor de MRDH aanmerkelijker zijn gezien de omvang van de organisatie en de diensten die zij levert welke veelal 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	

# IT audits	1	0	Er is een penetratietest uitgevoerd in 2023, de aanbevelingen worden uitgevoerd.
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 hebben zich geen storingen voorgedaan. De continuïteit van de MRDH heeft hier weinig tot geen last van gehad.

Onderwerp	**Aantal**	**Opmerking**
# prio1 meldingen	0	Geen meldingen binnengekomen in 2023

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 met name 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 één 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 aan de interne en externe controle op rechtmatigheid opgenomen. 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.

Vanaf verslagjaar 2023 geeft de accountant in de controleverklaring derhalve 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'* welke op 15 december 2023 is vastgesteld door het algemeen bestuur, 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 hoofdstuk 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). De begroting 2024 is uiteindelijk vastgesteld op 8 september 2023 door het algemeen bestuur. 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 ten behoeve van de rechtmatigheids-verantwoording 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) Begrotingscriterium
Het begrotingscriterium is uitgewerkt in de kadernota rechtmatigheid 2023 van de commissie BBV. Begin november 2023 heeft de commissie BBV een aangescherpte definitie gepubliceerd 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.

Begrotingsoverschrijdingen
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 leiden tot opname in de rechtmatigheidsverantwoording dienen de baten en lasten apart te worden beschouwd en derhalve niet te worden gesaldeerd. Hierbij dient rekening te worden gehouden 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 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, is 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.

Alleen de begrotingsoverschrijdingen van de lasten op subtotaalniveau, die groter zijn dan de rapportagegrens ad € 125.000 (vastgesteld door het algemeen bestuur) zijn hieronder toegelicht.

Programma	Subtotalen	Begrotingsoverschrijding	Toelichting
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Financiering rente	€ 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 overschrijding bestaat uit een overbesteding op personele overhead van € 396.855 en een onderbesteding op materiële overhead van € 259.990. Personele overhead: Het negatieve saldo wordt grotendeels veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen en 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. Materiële overhead: Het positieve saldo wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd, activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot en meevallers.

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 (m.a.w. 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 toegelicht door het dagelijks bestuur. Reden hiervoor is dat de MRDH in de praktijk veelal 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.

Programma	Subtotalen	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) 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 voor het doel waarvoor het is gegeven gebruikt? Misbruik kan gelijk worden gesteld met 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) Voorwaardencriterium
Bij de besteding en inning van gelden dient de MRDH zich aan bepaalde voorwaarden te 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 met name 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 voorwaardencriterium 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 5 opdrachten ten onrechte niet Europees aanbesteed zijn. 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 ontbrak bij de eindverantwoording. 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 rail infrastructureel 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.
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.

Omschrijving subsidie	Onrechtmatigheid	Toelichting inclusief herstelmaatregelen
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 heeft echter de gemeenten gevraagd om op basis van werkelijke kosten te verantwoorden met een controleverklaring. Dat heeft in de praktijk geleid 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 hier het beste mee om kunnen gaan 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 indien de verbonden partij failliet gaat;
- aansprakelijk kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

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

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

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

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

Naam	**HTM Personenvervoer N.V.**
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in 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
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.
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 een aantal uitzonderingen op deze regel. Voor zover subsidie aanvragen niet op basis van de genoemde subsidieverordening worden gehonoreerd, baseert de MRDH zich bij de besluitvorming op de bepalingen rondom subsidieverlening in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Die wet biedt onder meer de volgende mogelijkheden voor subsidieverlening buiten de subsidieverordening (Awb 4:23):

- lid 3 onderdeel c: indien de begroting de subsidie-ontvanger en het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld, vermeldt, of
- lid 3 onderdeel d: in incidentele gevallen, mits de subsidie voor ten hoogste vier jaren wordt verstrekt.

In het eerste geval wordt ook wel gesproken van een begrotingspostsubsidie, in het tweede geval van een incidentele subsidie. Met betrekking tot het verslagjaar 2023 zijn in dit kader de volgende subsidies verleend:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2023 (€)	toelichting
Begrotingspostsubsidie	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 Vestigingsklimaat. 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.
Begrotingspostsubsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	500.000	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. Het jaar 2023 was vanuit het Rijk voor laatste jaar geld beschikbaar was 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 heeft er toe geleid dat op 15 november 2023 door de BCVa een besluit is genomen over hoe de borging van een toekomstbestendig OV in de hele regio te realiseren. Het algemeen bestuur heeft hier op 15 december 2023 de financiële middelen voor beschikbaar gesteld.

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 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 ten aanzien van de informatiehuishouding en verdere actieve openbaarmaking zal meegenomen worden in het opgestarte proces om over te gaan naar een nieuw archiefsysteem.

Daarnaast heeft MRDH ten aanzien van de mogelijkheden tot indienen van een verzoek tot openbaarmaking op grond van de Woo informatie geplaatst op haar website en daarbij ook contactpersonen aangewezen.

-0-0-0-

Deel 2
Jaarrekening

-0-0-0-

Hoofdstuk 4
Overzicht van baten en lasten

-0-0-0-

4.1 Overzicht van baten en lasten per programma

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 hoofdstukken 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 worden onder andere de volgende posten verstaan:

- stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard.

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 incidenteel middelen aan de BDU worden toegevoegd voor specifieke projecten. 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 zijn voor de programma’s en het onderdeel Overhead de incidentele lasten en baten weergegeven:

Incidentele baten en lasten	Realisatie 2023				
Programma's	**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 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 incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU. 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

Baten en lasten 2023 per taakveld (euro's)	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	-76.765.178	540.405.237	458.985.674	510.357.451
0.5 Treasury	12.540.376	317.654	12.222.722	10.589.085	10.776.139
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.

WNT-gegevens Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

Gegevens 2023	**2023**	**2022**
bedragen x € 1	**C. Mourik**	**C. Mourik**
Functiegegevens	**secretaris-algemeen directeur**	**secretaris-algemeen directeur**
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	€ 216.000
-/- 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

-0-0-0-

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 overheidslichamen 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 begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	137.243.247	156.595.237
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	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 daadwerkelijke 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 dit betroffen overige langlopende leningen (art. 36 lid c BBV). Het betreft de leningen aan de railvoertuigen B.V.'s en de railinfra B.V.'s van zowel de RET als de HTM. Deze B.V.'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 andere 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 dat:

1. De rechtmatigheidsverantwoording toeziet 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:

    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 rapportagegrens 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 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.

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 N.V.'s en B.V.'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 rente typische 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 rente typische 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 tenminste 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*

Materiele vaste activa met economisch nut

Materiele vaste activa met economisch nut	Boekwaarde 1-1-2023	(Des)Investering 2023	Afschrijving 2023	Bijdrage derden 2023	Aanschafwrd 31-12-2023	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2023	Afwaardering duurzame waardevermindering	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**	**0**	**12.130.045**	**11.323.864**	**0**	**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*

	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 bus concessie worden vergoed.

	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 hoofdstuk 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.

	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 hoofdstuk 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.

Ruimte drempelbedrag Schatkist bankieren 2023 Bedragen x € 1.000	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*

	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**

Het verloop van deze post ziet er als volgt uit:

Omschrijving project	stand per 31-12-2022	Toevoegingen/ Toename	Ontvangen bedragen/ Afname	Stand per 31-12-2023
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:

Omschrijving	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**	**29.202.224**	**13.126.322**	**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	35.715.079	20.941.565	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:

	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.

	Balanswaarde 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.

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat		Bedrag
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 hoofdstuk 3.1 (Weerstandsvermogen en risicobeheersing) lichten we uitgebreid toe welke gekwantificeerde risico's we hiermee afdekken en hoe we deze reserve opbouwen.

Risicoreserve financieringen		Bedrag
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 zullen dit ieder jaar opnieuw dienen 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.

	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 waar een overeenkomst mee 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

	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 waar nog geen factuur voor ontvangen is en boekingen op basis van projectvoortgang.

Het verloop van de post nog te betalen projecten ziet er als volgt uit:

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		€ -
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.

Onderstaand een tabel met een overzicht per concessie.

	Stand per 01.01.2023	Beschikking Toename	Uitgekeerde voorschotten Afname	Uitgekeerd voorgaande jaren Afname	Vaststelling voorgaande jaren ten laste exploitatie	Vaststelling voorgaande jaren vrijval tgv exploitatie	overige mutaties	stand per 31.12.2023
Rail concessie Rotterdam e.o. RET								
- Jaar 2023		186.143.760	173.865.720				-13.127.634	-849.594
- Jaar 2022	1.506.686						-572.531	984.155
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 2023		23.867.240	22.673.887				2.540.697	3.734.050
- Jaar 2022	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
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**
Beschikbaarheidsvergoeding 2020	1.396.250			1.397.000	750			0
Beschikbaarheidsvergoeding 2021	19.900.800			1.862.080		18.038.720		0
Beschikbaarheidsvergoeding 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

	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 overig

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 allen 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*

	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*

	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 t.b.v. Krachtenbundeling Smart Mobility” gestart, waar wij penvoerder voor zijn. In dit project nemen naast de MRDH ook de provincie Zuid-Holland en het Ministerie van IenW deel. Jaarlijks worden er bijdragen geïnd en de 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 als volgt worden gespecificeerd:

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 2023 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 hoofdstuk 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:
- 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.

Deze ontwikkelingen zullen 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 zijn 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 10 jaar ingaande op 1 maart 2017.

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 een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en 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 is door het algemeen bestuur bepaald en 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 heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie hij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

Deel 3
Overige gegevens

-0-0-0-

Hoofdstuk 6
Besluit

-0-0-0-

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 economisch vestigingsklimaat 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 economisch vestigingsklimaat 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

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 Provincies en Gemeenten		Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/02*	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/04*		
				€ 320.898	€ 3.536.264	€ 1.768.132	Nee		
				Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *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-/bromfietspad 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-/bromfietspad 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 voetgangersoversteekplaats | 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 voetgangersoversteekplaats | 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-/bromfietspad 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-/bromfietspad 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-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg | aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
100				

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2023 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-02-2024								
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		€ 504.608.476		€ 404.188.389
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen **Omschrijving** *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E27A/07*	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen **Bedrag** *Aard controle R* *Indicator: E27A/08*				
		1	Railconcessie RET	€ 175.946.310				
		2	Railconcessie HTM	€ 138.199.352				
		3						

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	**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 verkeersveiligheidsmaatregelen 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 Voetgangersoversteekplaats (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 oversteekplaats (GOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h|aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
36	346 Voetgangersoversteekplaats (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-/bromfietspad (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 *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/01*	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/02*	Besteding (jaar T-3 (2019)) *Aard controle R* *Indicator: E52/03*	Besteding (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: E52/04*	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 *Aard controle R* *Indicator: E52/05*	Optelling bedrag verstrekte subsidies concessieverlener (jaar 2022) conform concessie - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend *Aard controle R* *Indicator: E52/06*
		1	Diversen	MRDH	€ 421.310.698	€ 393.858.655	€ 609.716	-€ 3.766.160
			Kopie naam concessie *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/07*	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/08*	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5B opbrengsten van reizigers) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/09*	Totale Opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/10*	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E52/11*	
		1	*MRDH*	€ 80.673.325	€ 249.208.904	€ 8.035.901		

Bijlage 2 Controleverklaring
Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen.

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
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 IJsselde	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