METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Va 23 november 2022

Agenda

Datum	23-11-2022
Aanvang	19:00
Locatie	Westersingel 12, Rotterdam, Ontmoetingsruimte
Voorzitter	J.P. Blonk
Eindtijd	21:00

01.00 Opening en mededelingen

20221123 1. Agenda AcVa 23 november 2022.pdf

02.00 Strategische Agenda - adviserend (gezamenlijke bespreking met AcEV)

20221123 2. Agendapost Strategische Agenda adviescommissies.pdf
20221123 2. Concept-ontwerp Strategische Agenda MRDH.pdf

03.00 Stand van zaken ov en corona - informerend

20221123 3. bijlage - Vervoerkundige wijzigingsvoorstellen 2023.pdf
20221123 3. Brief Transitieprogramma OV en Corona.pdf

04.00 Terugkoppeling BO MIRT - informerend

05.00 Vaststellen vergaderdata 2023

20221123 5.0 agendapost vaststelling vergaderdata 2023.pdf

06.00 Vaststellen conceptverslag vergadering 28 september 2022

20221123 6. Conceptverslag AcVa 28 september 2022.pdf
20221123 6a. Portefeuilles Presidia MRDH.pdf
20221123 6b Inspreektekst Platform OVHA.pdf
20221123 6c. Advies AcVa inzake herijkingensmaatregelen 2023 en 2024 ov en corona .pdf

07.00 Ter informatie

20221123 7.1 Jaarplanning MRDH 2022.pdf

08.00 Rondvraag en sluiting

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

AGENDA

Adviescommissie Vervoersautoriteit
woensdag 23 november 2022, 19.00 – 21.00 uur

MRDH, Westersingel 12, Rotterdam

Een broodmaaltijd voor de commissieleden staat vanaf 18.30 uur klaar in de ontmoetingsruimte.

1. Opening en mededelingen **19.00 uur**

2. Strategische agenda (adviserend) – samen met AcEV **19.05 uur**
Bijlagen: agendapost en concept-ontwerp Strategische Agenda

Gevraagd aan de adviescommissie:
Reflecteren op het concept ontwerp van de geactualiseerde Strategische Agenda en daarover te adviseren aan het dagelijks bestuur.

3. Stand van zaken ov en corona (informerend) **20.20 uur**
Bijlagen: raadsinformatiebrief

Gevraagd aan de adviescommissie:
U wordt ter vergadering geïnformeerd over de laatste stand van zaken ov en corona. Bijgevoegd is ter informatie meegestuurd de laatst verstuurde raadsinformatiebrief.

4. Terugkoppeling BO MIRT (informerend) **20.30 uur**
Bijlagen: kamerbrief (nazending)

Gevraagd aan de adviescommissie
Kennisnemen van de resultaten van het BO MIRT.

Toelichting:
Op 10 november vindt het Bestuurlijk Overleg MIRT plaats, op 14 november zal de kamerbrief vanuit het Rijk gepubliceerd worden met de afspraken. Deze brief wordt toegevoegd aan de vergaderset wanneer deze openbaar is en nader toegelicht tijdens de vergadering. Aan de adviescommissie wordt gevraagd kennis te nemen van deze brief.

5. Vaststellen vergaderdata 2023 **20.40 uur**
Bijlagen: agendapost vergaderdata 2023

Gevraagd aan de adviescommissie:
De vergaderdata de adviescommissie Va voor 2023 vast te stellen.

6. Vaststellen conceptverslag vorige vergadering **20.45 uur**
U wordt gevraagd het verslag van de adviescommissie van 28 september vast te stellen.

Als bijlagen bij het verslag van 28 september is toegevoegd:
a. Portefeuilleverdeling presidia BcVa en BcEV.
b. Inspreektekst
c. Advies AcVa inzake ov en corona.

Indien u vragen of opmerkingen over het verslag heeft, graag het verzoek deze van tevoren door te geven via bestuurlijkezakenva@mrdh.nl.

7. Ter informatie **20.50 uur**

- Jaarplanning MRDH 2022
- Notitie toelichting geheimhouding (nazending)

Indien u vragen heeft over de ter informatie stukken, graag het verzoek deze van tevoren door te geven aan bestuurlijkezaken@mrdh.nl.

8. Rondvraag en sluiting **20.55 uur**

U kunt uw eventuele inhoudelijke vragen die u bij de rondvraag wilt stellen van tevoren mailen aan bestuurlijkezakenVA@mrdh.nl.

Volgende vergadering:
Woensdag 23 maart 2023
19:00 – 21:00 uur
MRDH, Westersingel 12, Rotterdam

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

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissies Vervoersautoriteit & Economisch Vestigingsklimaat

23 november 2022
agendapunt 2

Onderwerp	**Concept ontwerp Strategische Agenda**
Bestuurlijk trekker	Dagelijks bestuur
Gevraagd advies	Reflecteren op het concept ontwerp van de geactualiseerde Strategische Agenda en daarover te adviseren aan het dagelijks bestuur.
Korte inhoud van voorstel	De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een krachtig regionale netwerkorganisatie. 23 gemeenten, vanaf 1 januari 2023 21 gemeenten, trekken hierin samen op om het economisch vestigingsklimaat te versterken en de bereikbaarheid te verbeteren. Dat is geen doel op zich. Het gaat erom mensen die hier wonen, werken en leven een betere toekomst te geven. De wereld is voortdurend in beweging. Dat geldt altijd, maar de afgelopen jaren in het bijzonder. De coronacrisis, de klimaatcrisis en de gespannen geopolitieke verhoudingen hebben impact op de mensen die hier wonen en werken. Daarom is het belangrijk elkaar opnieuw de vraag voor te houden: doen we de goede dingen en doen we de goede dingen goed? Die vraag hebben de 23 samenwerkende gemeenten elkaar gesteld en er een antwoord op gegeven. In het voorjaar is tijdens digitale ontmoetingssessies de inbreng van de toenmalige colleges van B&W en gemeenteraden benut. Na de zomer waren er drie regionale bijeenkomsten in Westland, Zoetermeer en Vlaardingen. Daar zijn de uitdagingen van deze tijd opnieuw benoemd en zijn ideeën voor actualisering van de Strategische Agenda opgehaald bij de huidige colleges van B&W en gemeenteraden. Tijdens de regionale bijeenkomsten kwamen vier regionale opgaven naar voren. De groei van de regio is zo'n opgave. Tot 2040 krijgt de metropoolregio er ongeveer 400.000 nieuwe inwoners bij. Mensen die op zoek zijn naar een goede woning, werk en een prettige leefomgeving. Vernieuwing van de econome is ook noodzakelijk. De metropoolregio leunt nog te veel op oude technologieën, de arbeidsmarkt en het onderwijs sluiten onvoldoende op elkaar aan en werk moet beter bereikbaar worden. Verder staat de kwaliteit van de regio onder druk. Dat vraagt om extra inzet voor een optimaal functionerend, duurzaam en veilig mobiliteitssysteem, het creëren van goede ruimtelijke condities en we moeten de schaarse ruimte in de metropoolregio meerdere functies geven. Tot slot is er de impact van de coronacrisis. Het aantal OV-reizigers is nog niet op het niveau van 2019 en tegelijkertijd moeten we ons opmaken voor kwaliteitsverbetering en groei van het OV. Al deze opgaven vragen om een gemeenschappelijke inzet. De geactualiseerde Strategische Agenda formuleert zes opdrachten die voor een betere toekomst zorgen voor de mensen die hier nu- en in de toekomst wonen, werken en leven. Om meer impact te hebben is focus en vernieuwde inzet nodig. Heel concreet: de sectoren IT, energie, techniek, zorg en High Tech Systems Materials moeten worden versterkt, net zoals het haven-industrieel complex en de Greenport en het daarvoor noodzakelijke mbo- en hbo-onderwijs. Een Leven Lang Ontwikkelen? Zeker, en dat betekent om- en bijscholing van mensen zodat iedereen mee kan blijven doen op de arbeidsmarkt. Daar zetten we op in. Naast arbeid zijn productiviteit en nieuwe bedrijvigheid bepalende factoren voor economische groei. Hiervoor is innovatie nodig. De MRDH focust daarbij op startups, scale-ups en het mkb. Extra inzet is nodig om de beschikbare ruimte voor bedrijven en kantoren beter te benutten. De MRDH helpt gemeenten proactief om voldoende en kwalitatief goede werklocaties te realiseren en tegelijkertijd een goede balans tussen werken en wonen te behouden. Ook voor wat betreft het verbeteren van de bereikbaarheid zijn er nieuwe kansen. Er is een enorme woningbouwopgave voor onze metropoolregio. De MRDH zal bij de verstedelijkingsplannen adviseren over de beste oplossingen voor mobiliteit,

	bereikbaarheid en werklocaties. Er lag al focus op de bereikbaarheid van elf economische toplocaties, maar de komende jaren breidt die aandacht uit naar andere werklocaties. De komende vier jaar zet de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zich nadrukkelijker in om natuur- en recreatiegebieden beter bereikbaar te maken, zowel lopend, fietsend of met OV. Verder stimuleren we dat bedrijven en werkgevers komen tot een duurzamer logistiek en mobiliteitsgedrag. De MRDH zal, als een gemeente daarom vraagt, onderzoeken of een betere koppeling tussen het OV en maatwerkvervoer mogelijk is. De komende jaren zullen ook in het teken staan van het herstel van het OV. Door de coronacrisis en veranderend reisgedrag nam het aantal OV-reizigers af. Een tijdelijk probleem, want we verwachten dat de reizigersaantallen over twee jaar weer op het niveau zijn van vóór de coronacrisis. En, heel belangrijk: actieve en collectieve vormen van mobiliteit krijgen voorrang. De komende vier jaar is er dus volop nieuwe en gerichte inzet in de metropoolregio. Dat is nodig om effectief te zijn en resultaten te boeken. Het betekent dingen doen en andere dingen loslaten. Zo is het voorstel om de regionale ambitie van 30% CO_2-reductie in 2025 los te laten. Daarvoor in de plaats dragen we bij aan de Europese doelstelling van 55% CO_2-reductie in 2030 te realiseren om uiteindelijk tot 0% CO_2-uitstoot in 2050 te komen. De inzet voor vrijetijdseconomie stopt, omdat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag hier te weinig invloed op heeft. De ontwikkeling en het beheer van natuur- en recreatiegebieden (groen-blauw) is primair een taak van de provincie Zuid-Holland. Het is dus aan de provincie om het bestuurlijke gesprek hierover te faciliteren. De MRDH gaat zich nadrukkelijker inzetten voor de bereikbaarheid van en naar natuur- en recreatiegebieden. Het faciliteren van het Bestuurlijk Netwerk Energie en de connectiviteitsbrigade wordt afgebouwd en overgedragen aan respectievelijk de organisatie van de Regionale Energie Strategie en de gemeenten. De voorliggende Strategische Agenda is het resultaat van al het denkwerk en de gesprekken die in de metropoolregio hebben plaatsgevonden. De vraag voor nu is: herkent u de opgaven en opdrachten uit de concept ontwerp Strategische Agenda en wilt u nog opmerkingen en aanbevelingen meegeven? Tijdens de gezamenlijke adviescommissie zullen we in groepen uiteen gaan om het concept ontwerp Strategische Agenda te bespreken waarna een gezamenlijke reflectie aan het AB opgesteld wordt. We nodigen u daartoe van harte uit, want juist daardoor maken we het motto van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag waar: samenwerken maakt sterker! Op 16 december bespreekt het algemeen bestuur de Strategische Agenda om vervolgens vrij te geven voor zienswijzen. Deze periode loopt van 16 december 2022 tot 10 maart 2023. Op 19 april 2023 worden de rode draden van de zienswijzen besproken in de Adviescommissie. Op 26 mei 2023 stelt het algemeen bestuur de Strategische Agenda definitief vast.	
Communicatie	Tijdens de zienswijzeperiode komen medewerkers van de MRDH desgewenst bij de gemeenteraden langs om een toelichting te geven op de concept ontwerp Strategische Agenda en hierover het gesprek te voeren.	
Bijlagen	Bijlage 1: concept ontwerp Strategische Agenda MRDH	
Gevolgde procedure	**Bestuurscommissie**	16 november 2022 (BcVa en BcEV)
Verdere procedure	**Bestuurscommissie**	n.v.t.
	Zienswijzetermijn	Van 16 december 2022 tot 10 maart 2023
	Dagelijks bestuur	30 november 2022
	Algemeen bestuur	16 december 2022

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Strategische Agenda 2023 - 2026

concept ontwerp





*** vanaf 1 januari 2023 bestaande uit Hellevoetsluis, Brielle en Westvoorne**

Voorwoord

Samen aan de slag !

PM



Inhoudsopgave

Voorwoord - Samen aan de slag! 1

Koers 2023 - 2026 6

Zes opdrachten 13

Opdracht 1: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 18

Opdracht 2: Toekomstbestendige economie stimuleren 26

Opdracht 3: Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 34

Opdracht 4: Vernieuwen van werklocaties 40

Opdracht 5: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 46

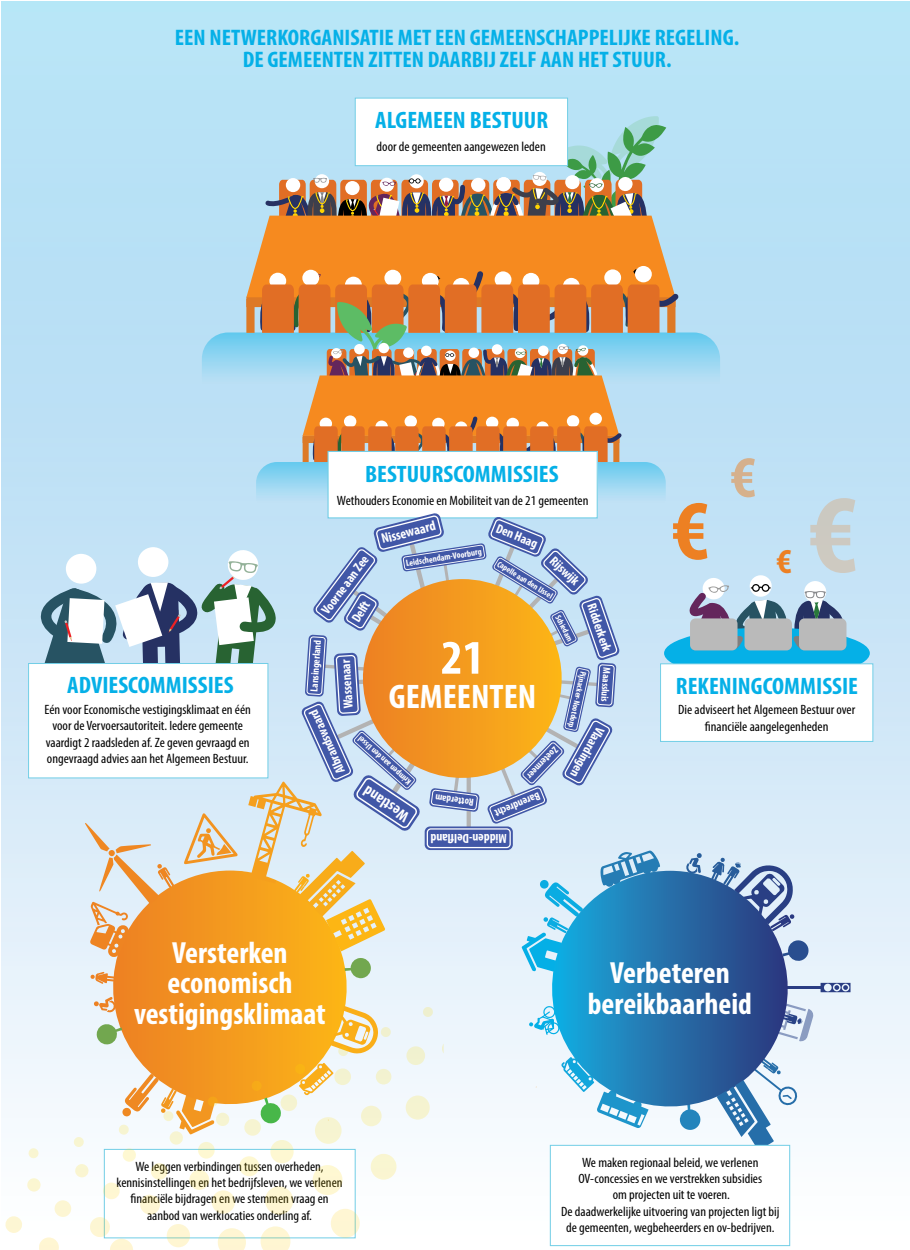
Opdracht 6: Herstellen van het OV-systeem 54

Van ambitie naar resultaat 60

Samenwerken: Hoe doen we dat? 60

Resultaat: Wat hebben we daarvoor nodig? 62

MRDH samenwerking in praktijk



Het verhaal van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Dromen. Denken. Doen. In 2014 maakten de 21 gemeenten een bewuste keuze voor regionale samenwerking. De verbeteringen van het openbaar vervoer, waaronder RandstadRail en metrolijn E, zorgden er samen met de bevolkingstoename in dit deel van de Randstad voor dat de regio Rotterdam Den Haag steeds meer als één stedelijk netwerk ging functioneren. Dat verdiende alleen al in fysieke zin de kwalificatie 'metropoolregio'. Het Rotterdams havengebied biedt werk aan mensen uit Voorne Putten. Het innovatiedistrict met de TU in Delft levert kennis waar ICT-bedrijven zoals in Zoetermeer van profiteren. Het duingebied van Wassenaar voelt voor Hagenaars als de eigen achtertuin. De universiteiten versterkten hun samenwerking in het LDE-verband (Leiden-Delft-Erasmus) verband. Uit onderzoek van de OESO en de TU Delft bleek dat verdere versterking van de samenhang in de regio Rotterdam Den Haag zou leiden tot meer economische en maatschappelijk groei. Meer draagvlak voor topvoorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs en zorg. Het besef groeide dat verdergaande regionale samenwerking kansen bood. Om kansen te verzilveren is het essentieel ambities te stellen en afspraken te maken. De regionale samenwerking werd op 14 december 2014 bekrachtigd met een gemeenschappelijke regeling met twee kerntaken: het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Koers 2023 - 2026

Meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Dat is ons vertrekpunt. Meer samenwerken, betere fysieke verbindingen realiseren en het economisch vestigingsklimaat versterken. Dat is onze inzet. Als we dat bereiken, komen er meer kansen voor mensen, betere voorzieningen en wordt het gemiddeld inkomen hoger. In 2016 berekende OESO dat daardoor 1-2% extra groei van welvaart en welzijn mogelijk is. We willen dat iedereen mee kan doen in de samenleving en kansen bieden voor ál onze inwoners. Het grootste kapitaal van onze regio zijn de mensen die hier wonen en werken.

Dit is de basis voor de samenwerking van de gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In 2019 zijn de ambities van deze gemeenten vastgesteld in een Strategische Agenda. De afgelopen jaren hebben in de wereld veel ontwikkelingen plaatsgevonden die ook van invloed zijn op onze regio. Dat vraagt om een actualisatie van de Strategische Agenda. Meer welvaart en welzijn in onze regio is nog steeds waaraan we actief werken, want de beperkte economische groei van onze metropoolregio laat zien dat de potentie van deze regio nog niet (volledig) wordt benut. De metropoolregio Rotterdam Den Haag scoort lager dan andere regio's wat betreft brede welvaart. We zien een mismatch op de arbeidsmarkt. Tenslotte is onze regio economisch kwetsbaar. Als het economisch goed gaat in Nederland, dan doet onze regio redelijk mee. En als het slecht gaat, dan hebben we daar extra last van doordat een aantal maatschappelijke opgaven, hier (extra) groot zijn.

"In de Strategische Agenda kunnen we de belangen van Maassluis binnen de regionale samenwerking kenbaar maken."

Richard van Scherpenzeel, raadslid Maassluis



Ons verstedelijkt gebied heeft voordelen door nabijheid van activiteiten en voorzieningen en functiemenging. Zo versterken bedrijven in dezelfde sector elkaar door specialisatie en ketenvorming. Ze maken gebruik van dezelfde fysieke en sociale infrastructuur, kennisinstellingen en gespecialiseerde arbeidsmarkt. Maar ook hiervoor geldt dat we als Metropoolregio Rotterdam Den Haag nog niet alle kansen benutten die er zijn.

In de geactualiseerde Strategische Agenda bepalen we de koers voor de komende vier jaar. Deze moet invulling geven aan de grote ambities en opgaven die er in onze metropoolregio zijn.

De wereld verandert

Maatschappelijke opgaven en crissisen volgen elkaar snel op. De wereld van nu ziet er anders uit dan een halfjaar geleden en we zien we dat de geopolitiek minder stabiel is dan voorheen. Zo raakt de oorlog in Oekraïne onze economie en fluctueren de prijzen. Ook de urgentie van transitie en verduurzaming van de industrie, van de energievoorziening, van het vervoer en van de woningbouw neemt toe. Een derde van de landelijke CO_2-uitstoot komt uit onze regio. Het is dus noodzakelijk om onze maatschappij 'groen' in te richten en emissies zoals CO_2, stikstof en fijnstof te reduceren. De afgelopen jaren heeft ook de coronacrisis ons in zijn greep gehouden. Tenslotte is er een tekort aan personeel in verschillende sectoren. We staan voor verschillende grote opgaven die zich tegelijkertijd manifesteren. We moeten wendbaar en adaptief zijn en vol inzetten op de transities. Daarbij moeten we koersvast zijn en tegelijkertijd alert blijven op de opgaven en veranderingen om ons heen. Zo werken we aan versterking van de regio, nu en in de toekomst.

De metropoolregio in beweging

Tot 2040 verwelkomt Zuid-Holland ongeveer 400.000 nieuwe inwoners. De vraag naar woningen, werk en voorzieningen neemt daardoor flink toe. De gemeenten in Zuid-Holland maken dit decennium ruimte voor 200.000 nieuwe woningen. De bouw van die woningen vindt met name plaats in stedelijk gebied en rond OV-lijnen, zoals de lijn Leiden-Dordrecht en de Hoekse Lijn waarlangs de gemeenten Delft, Den Haag, Leischendam-Voorbug, Maassluis, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen liggen. Binnenstedelijk bouwen stimuleren de 21 samenwerkende gemeenten om een goede leefkwaliteit in de regio te behouden met voldoende ruimte voor landschap, natuur en recreatie.

Groen, natuur, sport en spel, voorzieningen, klimaatadaptatie en energietransitie vragen allen een prominente plek. Het groen van onder andere Wassenaar, Albrandswaard, Midden-Delfland en de nieuwe gemeente Voorne aan Zee koesteren we. Tegelijkertijd is er ruimte nodig voor de huidige en groeiende bedrijvigheid. Dit betekent dat er in onze toch al dichtbevolkte regio een toenemende druk op de beperkte ruimte ontstaat. Onze binnensteden worden steeds drukker. Ook hier is het verdelen van de steeds schaarsere ruimte een belangrijke opgave. De stadsdelen van (voormalige) groeikernen zoals Capelle aan den IJssel, Zoetermeer en Spijkenisse zijn aan vernieuwing en verduurzaming toe. Het wordt een uitdaging om deze kernen kwalitatief op niveau te houden, mee te laten ontwikkelen met de demografie en te verduurzamen. Verdichting en doorontwikkeling in onze regio is alleen mogelijk als mobiliteit minder ruimte in beslag neemt en we wonen, werken en leven beter combineren.

Op dit moment vindt een transitie plaats naar duurzame energievoorziening en circulaire economie, die ook de nodige ruimte vraagt. Daarnaast is in vrijwel alle sectoren sprake van toenemende digitalisering en automatisering. Oude technieken maken plaats voor nieuwe technologie. Dat vraagt op alle niveaus van de arbeidsmarkt om personeel met andere vaardigheden aangezien anders vacatures onvervuld blijven. De aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt wordt nog belangrijker voor een goed functionerende economie. Dat geldt in het bijzonder voor de IT-, energie-, tuinbouw- en zorgsector en belangrijke clusters zoals de Greenport West-Holland en Mainport Rotterdam. Deze clusters vragen om meer investeringen in hightech, cyberweerbaarheid en digitalisering om op wereldschaal concurrerend te blijven en kopposities te behouden. In de Greenport, in onder meer de gemeenten Westland, Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland, gaat het steeds vaker om de export van hightechkennis naast het exporteren van groenten, bloemen en planten. Energie wordt steeds vaker in de buurt opgewekt en producten worden lokaal geteeld of 3D-geprint. Onze hightechkennisontwikkeling en maakbedrijven van wereldniveau moeten we daarom versterken zoals nu al gebeurt in het Innovatie district Delft. Daarnaast speelt het mkb een cruciale rol in het vernieuwen van onze economie. Deze bedrijven genereren veel nieuwe ideeën en innovaties. Ze brengen een belangrijke dynamiek met zich mee en zorgen dat sectoren vernieuwen.

Wat betreft duurzame mobiliteit moeten we naar 0% CO_2-uitstoot in 2050. Inzetten op lopen, fietsen en openbaar vervoer draagt bij aan mobiliteitstransitie en de klimaatambities. Die vormen van mobiliteit zorgen voor minder ruimtebeslag, betere leefbaarheid, inclusiviteit, betere bereikbaarheid en zijn schoner. Met het oog op de stikstofopgave is dat ook nodig voor het realiseren van woningen en nieuwe bedrijvigheid. Op zoveel mogelijk plekken krijgen deze vormen van mobiliteit daarom prioriteit. Voor bepaalde reizen of delen van de reis zijn inwoners en werknemers in de metropoolregio afhankelijk van de auto. Voor hen blijft de (schone) auto een belangrijk vervoermiddel voor in ieder geval een deel van de reis. Om de klimaatambities waar te maken, is het van belang dat ook logistiek en distributie schoner en efficiënter worden.

Naast deze uitdagingen hebben we te maken met de grootschalige onderhoudsopgave van de infrastructuur. In de komende decennia worden vrijwel alle bruggen en tunnels in de metropoolregio aangepakt zoals de Van Brienenoordbrug waar omliggende gemeenten zoals Ridderkerk, Barendrecht en Albrandswaard veel hinder van kunnen ondervinden. Ook elders vinden grote onderhoudsprojecten op de weg en het spoor plaats. Bouwprojecten dichtbij de infrastructuur beperken ook de beschikbare capaciteit van de weg en het OV. Er zijn dan ook ondersteunende maatregelen nodig om de hinder die projecten veroorzaken te beperken. Dat betekent onder andere meer het stimuleren van bewust reisgedrag.

Een onderhoudsopgave dient zich ruim van tevoren aan. Een crisis laat zich niet altijd van tevoren voorspellen. De coronacrisis kwam onverwacht en heeft ons mobiliteitssysteem hard geraakt. Door de crisis daalde het aantal reizigers in het openbaar vervoer (OV) fors en ontstonden bij de vervoerders financiële tekorten. Ook de energiecrisis heeft impact op het OV. Er is nu een dubbele opgave: op korte termijn het huidige systeem in de lucht houden én het OV van de toekomst ontwikkelen, gekoppeld aan de verstedelijking en mobiliteitstransitie. Daar komt bij dat het reisgedrag van mensen verandert. Hier zal het OV zich op moeten aanpassen.

Verbinden en versterken

Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid voor de mensen die hier wonen, werken en recreëren. Dat is waar de Metropoolregio voor staat. Voor het economische vestigingsklimaat zetten we ons als 21 samenwerkende gemeenten in voor toekomstbestendige arbeidsplaatsen, het verhogen van de productiviteit en het creëren van voldoende ruimte voor economische activiteiten op de juiste plek. Ook dragen onze natuur- en recreatiegebieden bij aan een prettig vestigingsklimaat in deze drukke metropoolregio.
Het verbeteren van de bereikbaarheid is geen doel op zich, maar een middel. Mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan de brede welvaart van mensen. Het stelt hen in staat banen, voorzieningen en sociale contacten te bereiken en het kan een positieve bijdrage leveren aan hun fysieke en mentale gezondheid. Daarbij hebben we aandacht voor de negatieve effecten van mobiliteit, zoals verkeersonveiligheid, milieuvervuiling en klimaatverandering.

Als MRDH willen we dat mensen makkelijker en sneller van wonen naar werk kunnen gaan, dat opleidingen voor studenten met passend en duurzaam vervoer bereikbaar zijn en dat bedrijven, kennisinstellingen en natuur- en recreatiegebieden toegankelijk zijn. We werken aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat de groei van reizigers faciliteert, waarbij voorrang wordt gegeven aan actieve en collectieve vormen van mobiliteit. We willen alle inwoners, werknemers en bezoekers in staat stellen op een prettige, veilige en duurzame manier te reizen. Zo dragen we bij aan een sociaaleconomisch krachtige metropoolregio Rotterdam Den Haag. Meer banen komen binnen het bereik van iedereen. Dat geeft iedereen meer kansen en daarmee versterken we de brede welvaart voor de hele metropoolregio.



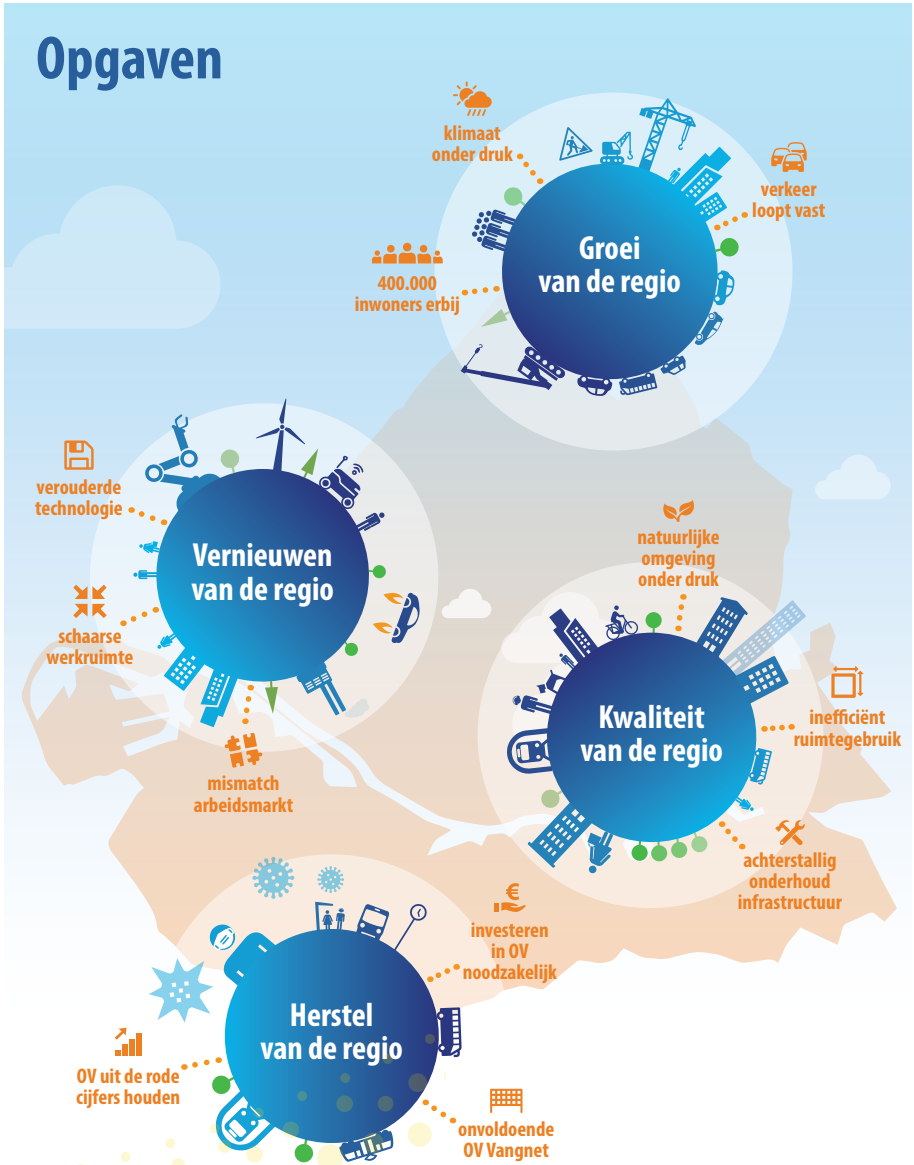
"Alleen ga je sneller. Samen kom je verder."

Marja van Bijsterveldt,
burgemeester Delft

"Welvaart en welzijn voor iedereen."

Martijn Vroom,
burgemeester Krimpen aan den IJssel

De vier regionale opgaven



De koers van de Metropoolregio

Regionale samenwerking is nodig om onze ambitie waar te maken en vraagt om focus. Door de hierboven beschreven trends en ontwikkelingen zien we de volgende regionale opgaven op ons afkomen en daar zetten we de komende vier jaar op de volgende manier op in:

1. Groei van de regio.

De metropoolregio heeft al 2,4 miljoen inwoners en daar komen de komende 20 jaar ongeveer 400.000 inwoners bij. Die willen allemaal prettig wonen, werken en recreëren. Vanuit onze kerntaken faciliteren we de groei op een adequate en passende manier.

2. Vernieuwing van de regio.

De economie is continue in beweging en ontwikkelt zich razendsnel. Zo maken oude technieken plaats voor nieuwe technologieën. Dit vraagt omscholing van mensen en opleidingen die beter aansluiten op de arbeidsmarkt van de toekomst. Innovaties en investeringen in nieuwe technologieën dragen bij aan de economische ontwikkeling. We stimuleren een toekomstbestendige economie. Nieuwe technologieën en andere motivaties maken duurzamer reisgedrag mogelijk waardoor de mobiliteitstransitie wordt gestimuleerd. Verschuiving naar actieve en/of collectieve mobiliteit is noodzakelijk voor een bereikbare, duurzame en leefbare regio.

3. Kwaliteit van de regio.

De groei van de economie, de bevolking en de mobiliteit moet samengaan met meer kwaliteit en leefbaarheid. Ook dat pakken de 21 gemeenten gezamenlijk op. Dat betekent zorgen voor een optimaal functionerend, duurzaam en veilig mobiliteitssysteem, het creëren van goede ruimtelijke condities en de schaarse ruimte meerdere functies geven. Met andere woorden, de basis moet op orde zijn.

4. Herstel van de regio.

De nasleep van de coronacrisis dwingt ons bij de Metropoolregio scherpe keuzes te maken om kwalitatief OV aan te blijven bieden binnen beperkte financiële mogelijkheden. Het vraagt van bestuurders en gemeenteraden om soms moeilijke keuzes te maken. De magere jaren zijn nog niet voorbij en toch moeten we ons opmaken voor kwaliteitsverbetering en groei van het openbaar vervoer, want het OV is de drager van ons mobiliteitssysteem en onze verstedelijkingsstrategie. Die uitdaging moeten we gezamenlijk en regionaal oppakken op een wijze die borgt dat het OV ook in de toekomst bij kan blijven dragen aan de brede welvaart in de metropoolregio.

"Vanuit eigen kracht beginnen en dan elkaar wat gunnen. Zo dragen we bij aan de Strategische Agenda."

Leon Erwich, raadslid
gemeente Lansingerland

Samenwerken maakt sterker

De geschetste regionale opgaven zijn groot en complex en voor een individuele gemeente steeds lastiger om zelfstandig op te lossen. Het kan alleen samen. Als we dat goed doen rendeert deze samenwerking lokaal en heeft het een positief effect op onze inwoners.

Er zijn grote kansen op een betere toekomst voor de inwoners, bezoekers en werkenden van de metropoolregio Rotterdam Den Haag die gegrepen moeten worden. Met deze Strategische Agenda zetten we de koers in om dit te realiseren. De inzet is om elkaar te helpen bij ingewikkelde vraagstukken. Iedere aangesloten gemeente draagt een steentje bij om de economie te vernieuwen en de bereikbaarheid te verbeteren.

Koers kiezen betekent begrip hebben voor elkaars belangen en als gemeente ook de eigen verantwoordelijkheid voor regionale samenwerking kennen en pakken. Werken op basis van wederkerigheid. Zowel inhoudelijk als financieel. Dat is de keuze die we maken als 21 samenwerkende gemeenten. Doen wat nodig is voor de hele regio, voor alle inwoners. De voorliggende Strategische Agenda is ons gezamenlijk kompas. We zijn er klaar voor, dus handen uit de mouwen en samen aan de slag!



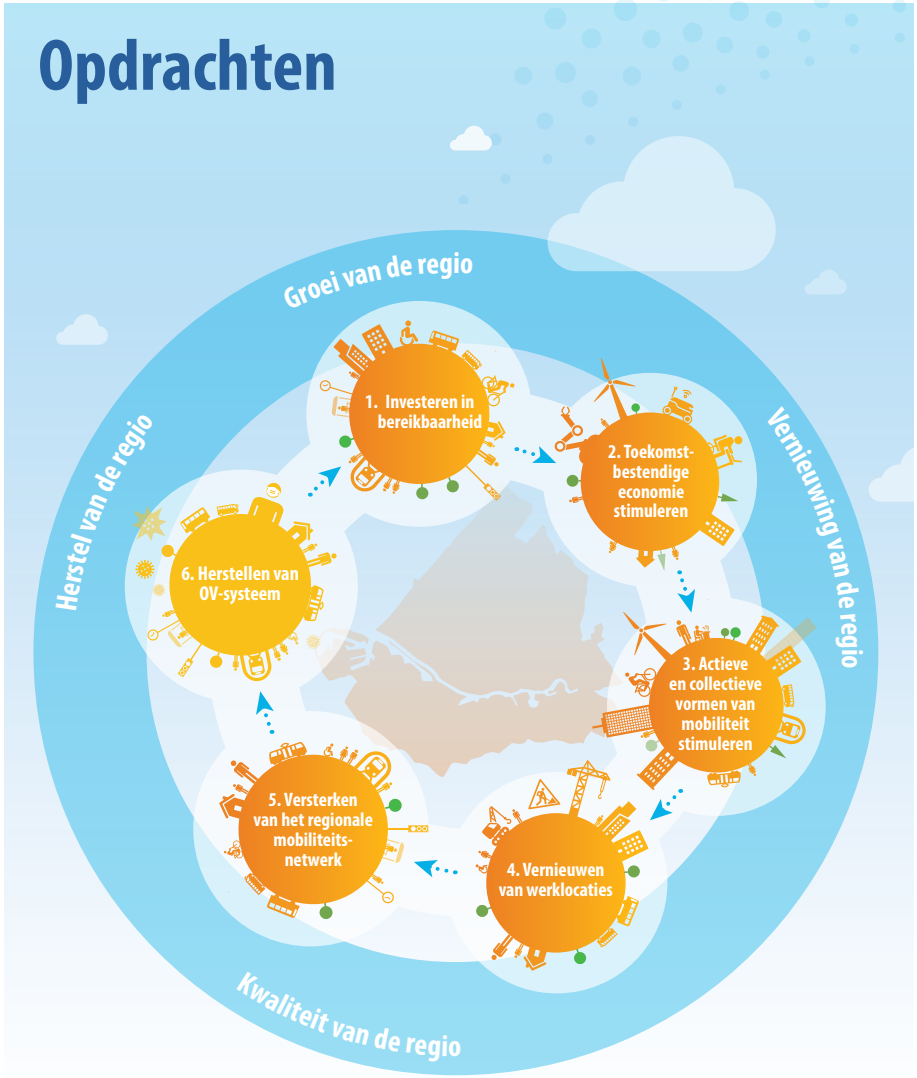
Zes opdrachten

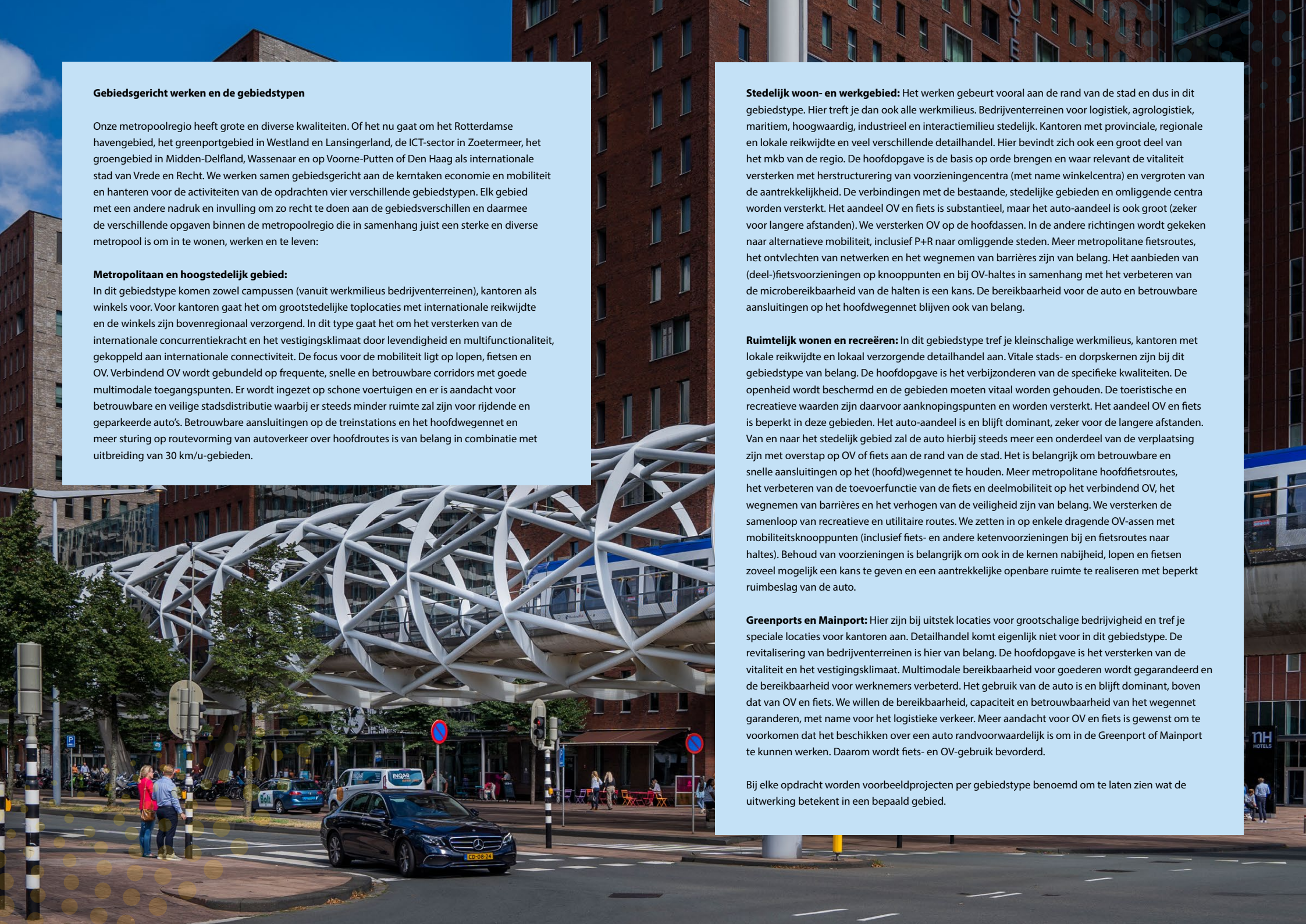
Deze Strategische Agenda formuleert de koers voor de komende vier jaar. De 21 samenwerkende gemeenten leggen de focus op vier regionale opgaven en vertalen die naar zes concrete opdrachten. Anders dan in de vorige Strategische Agenda geven de 21 gemeenten in dit hoofdstuk per opdracht de inzet, de aanpak en rollen, de verwachte resultaten, de impact, de middelen en samenhang aan. Zo is duidelijk waar de gemeenten samen op inzetten en wat de gemeenten doen om dat mogelijk te maken: concreet, overzichtelijk en volgbaar. Het betreft een actualisatie, dus bij de inzet is, indien van toepassing, benoemd wat blijvend is (wordt voorgezet) en wat nieuw is ten opzichte van de vorige Strategische Agenda.

De zes opdrachten komen voort uit de vier regionale opgaven en hangen met elkaar samen. Door met zes opdrachten te werken zijn we wendbaar en adaptief, want als er zich nieuwe inzichten voordoen, passen we de opdracht aan. De eerste opdracht 'Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren' richt zich op plannen en projecten voor een goede bereikbaarheid in de toekomst. Daarnaast is vernieuwing (opdracht 2) nodig om toekomstbestendig te zijn. Huidige en toekomstige inwoners moeten een geschikte baan kunnen vinden en bedrijven geschikt personeel en mogelijkheden hebben om te innoveren voor de toekomst. Opdracht 3 gaat over actieve en collectieve vormen van mobiliteit om nu en in de toekomst de bereikbaarheid te verbeteren en verduurzamen. Ruimte in de regio om te wonen en werken is schaars. Daarom zetten we extra in op het beter benutten van de beschikbare ruimte voor werken en stimuleren we functiemenging (opdracht 4). Een goede kwaliteit van het huidige vervoerssysteem zoals op vervoersknooppunten en van de te verlenen OV-concessies is essentieel voor de huidige bereikbaarheid van de regio en de doorontwikkeling. Opdracht 5 gaat dus over de basis op orde. Tot slot is er een speciale omstandigheid die ons handelen bepaalt: de nadelige effecten van corona (inhoudelijk en financieel) op het OV in de metropoolregio (opdracht 6). Dit is actueel en naar verwachting de aankomende twee jaar heel urgent, maar we hopen en verwachten dat we opdracht 6 vanaf 2025 achter ons kunnen laten. Daarom wordt opdracht 6 aangeduid als 'special'.



De zes opdrachten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag





Gebiedsgericht werken en de gebiedstypen

Onze metropoolregio heeft grote en diverse kwaliteiten. Of het nu gaat om het Rotterdamse havengebied, het greenportgebied in Westland en Lansingerland, de ICT-sector in Zoetermeer, het groengebied in Midden-Delfland, Wassenaar en op Voorne-Putten of Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht. We werken samen gebiedsgericht aan de kerntaken economie en mobiliteit en hanteren voor de activiteiten van de opdrachten vier verschillende gebiedstypen. Elk gebied met een andere nadruk en invulling om zo recht te doen aan de gebiedsverschillen en daarmee de verschillende opgaven binnen de metropoolregio die in samenhang juist een sterke en diverse metropool is om in te wonen, werken en te leven:

Metropolitaan en hoogstedelijk gebied:
In dit gebiedstype komen zowel campussen (vanuit werkmilieus bedrijventerreinen), kantoren als winkels voor. Voor kantoren gaat het om grootstedelijke toplocaties met internationale reikwijdte en de winkels zijn bovenregionaal verzorgend. In dit type gaat het om het versterken van de internationale concurrentiekracht en het vestigingsklimaat door levendigheid en multifunctionaliteit, gekoppeld aan internationale connectiviteit. De focus voor de mobiliteit ligt op lopen, fietsen en OV. Verbindend OV wordt gebundeld op frequente, snelle en betrouwbare corridors met goede multimodale toegangspunten. Er wordt ingezet op schone voertuigen en er is aandacht voor betrouwbare en veilige stadsdistributie waarbij er steeds minder ruimte zal zijn voor rijdende en geparkeerde auto's. Betrouwbare aansluitingen op de treinstations en het hoofdwegennet en meer sturing op routevorming van autoverkeer over hoofdroutes is van belang in combinatie met uitbreiding van 30 km/u-gebieden.

Stedelijk woon- en werkgebied: Het werken gebeurt vooral aan de rand van de stad en dus in dit gebiedstype. Hier treft je dan ook alle werkmilieus. Bedrijventerreinen voor logistiek, agrologistiek, maritiem, hoogwaardig, industrieel en interactiemilieu stedelijk. Kantoren met provinciale, regionale en lokale reikwijdte en veel verschillende detailhandel. Hier bevindt zich ook een groot deel van het mkb van de regio. De hoofdopgave is de basis op orde brengen en waar relevant de vitaliteit versterken met herstructurering van voorzieningencentra (met name winkelcentra) en vergroten van de aantrekkelijkheid. De verbindingen met de bestaande, stedelijke gebieden en omliggende centra worden versterkt. Het aandeel OV en fiets is substantieel, maar het auto-aandeel is ook groot (zeker voor langere afstanden). We versterken OV op de hoofdassen. In de andere richtingen wordt gekeken naar alternatieve mobiliteit, inclusief P+R naar omliggende steden. Meer metropolitane fietsroutes, het ontvlechten van netwerken en het wegnemen van barrières zijn van belang. Het aanbieden van (deel-)fietsvoorzieningen op knooppunten en bij OV-haltes in samenhang met het verbeteren van de microbereikbaarheid van de halten is een kans. De bereikbaarheid voor de auto en betrouwbare aansluitingen op het hoofdwegennet blijven ook van belang.

Ruimtelijk wonen en recreëren: In dit gebiedstype tref je kleinschalige werkmilieus, kantoren met lokale reikwijdte en lokaal verzorgende detailhandel aan. Vitale stads- en dorpskernen zijn bij dit gebiedstype van belang. De hoofdopgave is het verbijzonderen van de specifieke kwaliteiten. De openheid wordt beschermd en de gebieden moeten vitaal worden gehouden. De toeristische en recreatieve waarden zijn daarvoor aanknopingspunten en worden versterkt. Het aandeel OV en fiets is beperkt in deze gebieden. Het auto-aandeel is en blijft dominant, zeker voor de langere afstanden. Van en naar het stedelijk gebied zal de auto hierbij steeds meer een onderdeel van de verplaatsing zijn met overstap op OV of fiets aan de rand van de stad. Het is belangrijk om betrouwbare en snelle aansluitingen op het (hoofd)wegennet te houden. Meer metropolitane hoofdfietsroutes, het verbeteren van de toevoerfunctie van de fiets en deelmobiliteit op het verbindend OV, het wegnemen van barrières en het verhogen van de veiligheid zijn van belang. We versterken de samenloop van recreatieve en utilitaire routes. We zetten in op enkele dragende OV-assen met mobiliteitsknooppunten (inclusief fiets- en andere ketenvoorzieningen bij en fietsroutes naar haltes). Behoud van voorzieningen is belangrijk om ook in de kernen nabijheid, lopen en fietsen zoveel mogelijk een kans te geven en een aantrekkelijke openbare ruimte te realiseren met beperkt ruimbeslag van de auto.

Greenports en Mainport: Hier zijn bij uitstek locaties voor grootschalige bedrijvigheid en tref je speciale locaties voor kantoren aan. Detailhandel komt eigenlijk niet voor in dit gebiedstype. De revitalisering van bedrijventerreinen is hier van belang. De hoofdopgave is het versterken van de vitaliteit en het vestigingsklimaat. Multimodale bereikbaarheid voor goederen wordt gegarandeerd en de bereikbaarheid voor werknemers verbeterd. Het gebruik van de auto is en blijft dominant, boven dat van OV en fiets. We willen de bereikbaarheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het wegennet garanderen, met name voor het logistieke verkeer. Meer aandacht voor OV en fiets is gewenst om te voorkomen dat het beschikken over een auto randvoorwaardelijk is om in de Greenport of Mainport te kunnen werken. Daarom wordt fiets- en OV-gebruik bevorderd.

Bij elke opdracht worden voorbeeldprojecten per gebiedstype benoemd om te laten zien wat de uitwerking betekent in een bepaald gebied.

Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren



1.1 Inzet

Blijvende inzet

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

Vernieuwde inzet

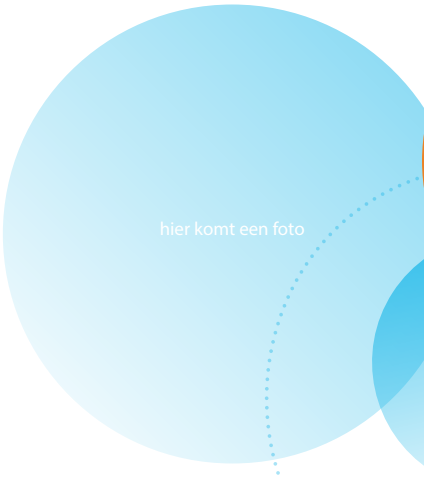
Verstedelijking is een grote opgave in de regio. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zal bij de verstedelijkingsplannen een bijdrage leveren door te adviseren over de beste oplossingen voor mobiliteit, bereikbaarheid en werklocaties. We faciliteren dat de noodzakelijke bereikbaarheid tijdig beschikbaar is via het eigen Investeringsprogramma en Rijks- en provinciale programma's. We doen dit onder meer in overleggen met het Rijk en de provincie Zuid-Holland.

We gaan door met het verbeteren van de bereikbaarheid van economische locaties. Het beleid is de afgelopen jaren gericht geweest op elf locaties. De MRDH onderzoekt de MRDH of dit beleid ook naar andere economische locaties verbreed moet worden en wat daar voor nodig is.

Opdracht 1 Opdracht 2 Opdracht 3 Opdracht 4 Opdracht 5 Opdracht 6

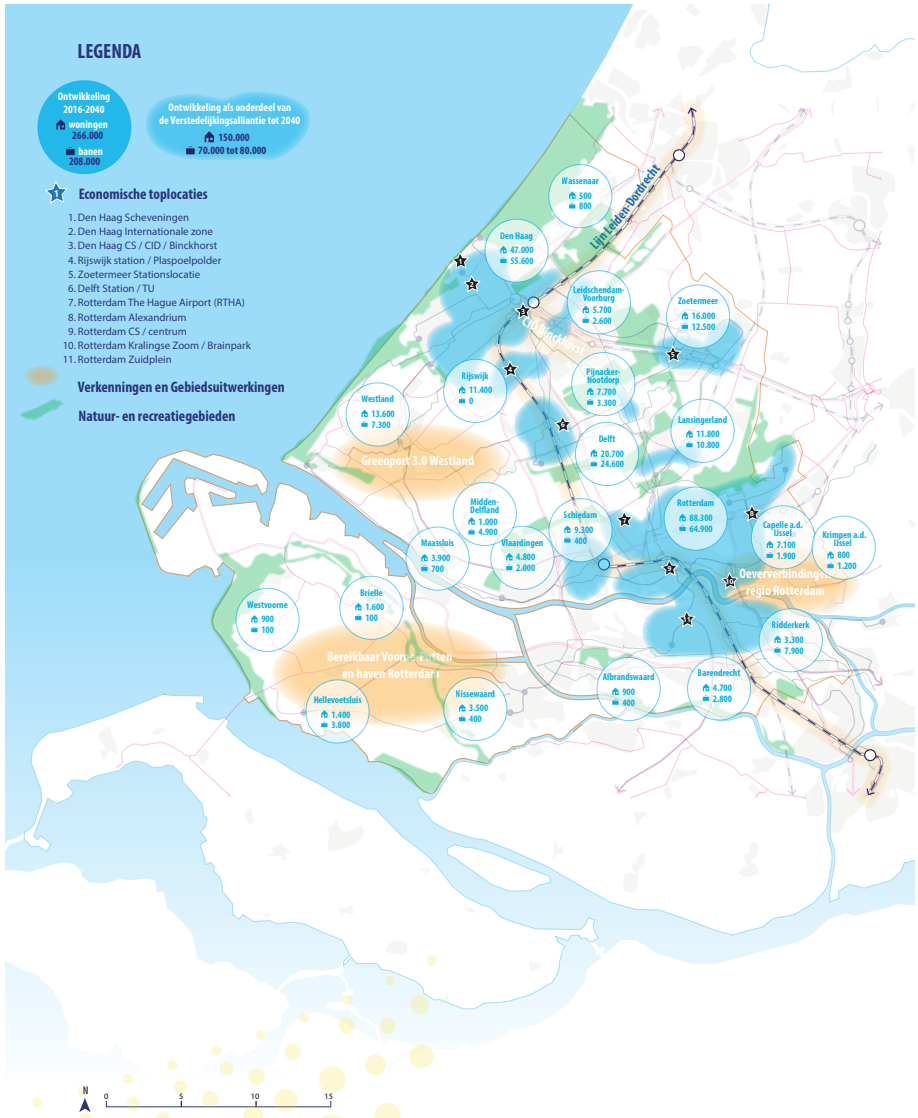
De groenblauwe leefomgeving is erg belangrijk voor de kwaliteit van ons economisch vestigingsklimaat. We zien dat deze gebieden steeds meer gebruikt worden en een belangrijke voorziening zijn voor hoogstedelijke gebieden. Het zijn de longen van de randstad en daar zijn we zuinig op. We zorgen ervoor dat deze gebieden optimaal gebruikt worden door ze bereikbaar te maken. De MRDH zet zich de aankomende vier jaar daarom nadrukkelijker in om de bereikbaarheid van en naar de natuur- en recreatiegebieden met actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit te verbeteren. Dat doen we met de provincie Zuid-Holland en recreatieschappen die verantwoordelijk zijn voor investeringen in en beheer van het groen in de gebieden.

De druk op het mobiliteitssysteem wordt de aankomende decennia verder vergroot door de beheer- en onderhoudsopgave en de verstedelijkingsopgave. We stimuleren daar waar dat nodig is de inzet van bedrijven en werkgevers voor een duurzamer logistiek en mobiliteitsgedrag en differentiatie van reisgedrag naar plaats en tijd.



Oma Verburg woont in Vlaardingen aan zee. Vlaardingen aan zee? Nou ja, zo voelt het sinds kort wel. Op woensdag komen de kleinkinderen naar haar toe en dan pakken ze vaak de metro naar de nieuwe halte bij het strand van Hoek van Holland.

Kaart (middel)lange termijn ontwikkelingen



1.2 Aanpak en rollen

We werken de komende vier jaar samen met onze partners aan de volgende programma's en activiteiten om over vijf tot vijftien jaar tot realisatie van projecten te komen:

Regionaal 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: 800 km regionaal fietspad verbeteren en 90.000 extra fietsparkeerplaatsen. De focus ligt op de verbindingen en ontbrekende schakels in het regionale netwerk tussen steden en/of dorpen.
Rollen: De MRDH helpt één of meerdere individuele gemeenten die een verbinding of schakel oppaken met planuitwerking, 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.

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. Speerpunten in dit programma zijn:

- gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Voorne-Putten;
- gebiedsuitwerking Westland Greenport 3.0: toekomstvast bereikbaar zijn van de Greenport Westland;
- MIRT-verkenning CID-Binckhorst: OV ontwikkeling en mobiliteitstransitie in relatie tot verstedelijkingsopgave;
- MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam: nieuwe oeververbinding in relatie tot verstedelijking, kansen voor mensen en oplossen van knelpunten;
- MIRT-verkenning Oude Lijn en Knooppunten: belangrijke drager van de schaalsprong OV en de verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijke Randstad;
- metropolitaan OV en Verstedelijking Metronet en RandstadRail: verhogen van intensiteit en capaciteit van zowel het Metronet als de Randstadrail om groei van het gebruik hiervan mogelijk te maken;
- programmalijn Logistiek: kennisuitwisseling over efficiënte en het verbeteren van bouwlogistiek en agrologistiek tussen mainport en greenport.
- adaptieve Ontwikkelstrategie wegen en fiets. Met deze ontwikkelstrategie bepalen we welke aanpassingen aan het wegen- en fietsnetwerk nodig zijn in de toekomst in samenhang met de ontwikkeling van het OV-netwerk en de verstedelijking.

Rollen: De MRDH is één van de partners in het gebiedsprogramma MoVe en regionaal coördinator. We bepalen mede welke investeringen op de (middel)lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid in de regio te garanderen en dragen daar financieel aan bij.

OV-ontwikkelprogramma's: één in de Haagse regio en één in de regio Rotterdam
In de regio Rotterdam worden dossiers zoals het Plan Toekomstvast Tramnet, project Metronet, HOV Ridderkerk, HOV Maastunnel korte termijn, diverse knooppunten en OV-doorstromingsprojecten gerealiseerd. In de Haagse regio (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. Binnen de programma's wordt actief de verbinding gezocht met gemeentelijke gebiedsontwikkelingen, zoals Hofplein, Beurs, Rijn- en Maashaven en Spijkenisse centrum in regio Rotterdam en CID-Binckhorst, Den Haag ZuidWest, Laan NOI en andere gebiedsontwikkelingen in de Haagse regio zoals Westland en de relatie met HOV.
Rollen: De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en werkt met de individuele gemeenten en de vervoerders de projecten voor de ontwikkeling van het OV uit zodat tot realisatie wordt gekomen.

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden
Onderzoeken voor welke recreatie- en natuurgebieden de bereikbaarheid moet worden verbeterd. Hiervoor wordt een aanpak gemaakt om met actieve en collectieve vormen van mobiliteit de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van onze regio te versterken.
Rollen: De MRDH onderzoekt met de provincie Zuid-Holland en de recreatieschappen de bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden. 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.

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.
Rollen: 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.

1.3 Verwachte resultaten in 2026 (niet limitatief)

Resultaten op straat:
De aankomende vier jaar realiseren we binnen de programma's met onze partners onder meer de volgende projecten:

- realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement);
- no-regret maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting woningbouw;
- fietsmaatregelen in het kader van Westland Greenport 3.0;
- HOV Ridderkerk;
- MOVV Metronet, vaker en sneller rijden;
- MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail;
- upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.

€ 185 miljoen*

* Indicatie op basis van huidige begroting 2023-2026 exclusief apparaatslasten. De cijfers in de begroting zijn leidend.

Plannen en besluiten:
Daarnaast leveren we met onze partners de volgende besluiten en plannen op om over 5 tot 15 jaar de verbeteringen in het netwerk uit te voeren:

- een planuitwerking met realisatiebesluit voor de MIRT-verkenningen CID-Binckhorst en Oeververbindingen regio Rotterdam. Voor beide MIRT-verkenningen nemen we met de partners definitieve besluiten over het benodigde investeringsbudget van Rijk en regio;
- een verkenning met voorkeursbeslissing voor MIRT-verkenning lijn Leiden-Dordrecht en Knooppunten;
- uitwerking van metropolitaan OV en Verstedelijkingsdossiers Metronet en RandstadRail en HOV Leiden-Zoetermeer;
- adaptieve ontwikkelstrategie wegen en fiets;
- onderzoek en een aanpak voor de verbetering van de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio;
- uitwerking voor de verbetering van de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.

Voorbeeldproject per gebiedstype

Metropolitaan en hoogstedelijk gebied
In dit gebiedstype werken we onder meer aan MIRT-verkenningen CID-Binckhorst en Oeververbindingen regio Rotterdam.

Stedelijk woon- en werkgebied
In dit gebiedstype werken we onder meer aan de realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum en aan de upgrade van bus- en metrostation Spijkenisse Centrum .

Ruimtelijk wonen en recreëren
In dit gebiedstype werken we onder meer aan de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam.

Greenports en Mainport
In dit gebiedstype werken we onder meer aan de gebiedsuitwerking Westland Greenport 3.0 inclusief fietsmaatregelen.

1.4 Impact: maatschappelijk en meetbaar

Onze activiteiten om de bevolkingsgroei te faciliteren leveren een bijdrage aan brede welvaart. Brede welvaart gaat namelijk 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 mensen.

De impact van onze activiteiten maken we meetbaar door de volgende indicatoren:

- in 2026 kunnen inwoners van de metropoolregio gemiddeld 12% meer arbeidsplaatsen bereiken binnen 45 minuten reizen met OV en 10% meer arbeidsplaatsen met de fiets t.o.v. 2015. In 2026 kunnen 12% meer inwoners de 11 economische toplocaties bereiken binnen 45 minuten reizen met OV en 10% meer inwoners reizend met de fiets t.o.v. 2015;
- in 2026 komt 80% van de groei van inwoners en arbeidsplaatsen terecht binnen het invloedsgebied van OV-knooppunten.

Deze indicatoren zijn ook van toepassing op opdracht 3, 5 en 6.

1.5 Samenwerking en samenhang

Voor de realisatie van de hierboven beschreven activiteiten en resultaten werken we onder andere samen met de vervoerders, de provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf Rotterdam, de Verstedelijkingsalliantie, hoogheemraad- en waterschappen, recreatieschappen, andere regio's in Zuid-Holland en het Rijk. Samen zorgen we ervoor dat onze inwoners, bezoekers en werkenden zowel op de korte als op de (middel)lange termijn prettig reizen in de regio en zich kunnen ontplooien. Daarbij zijn we voor deze activiteiten en resultaten afhankelijk van het herstel van het OV en de voortvarende realisatie van de projecten op de korte termijn. Bij de uitwerking van de activiteiten en resultaten geven we zoveel mogelijk voorrang aan actieve en collectieve vormen van mobiliteit.



[1] Den Haag Scheveningen, -Internationale zone en -Centrum, Rijswijk Plaspoelpolder, Zoetermeer stationslocatie, TU Delft, RTHA, Rotterdam Centrum, -Alexander, -Brainport/Rivium en -Zuidplein.

Toekomstbestendige economie stimuleren



2.1 Inzet

Blijvende inzet

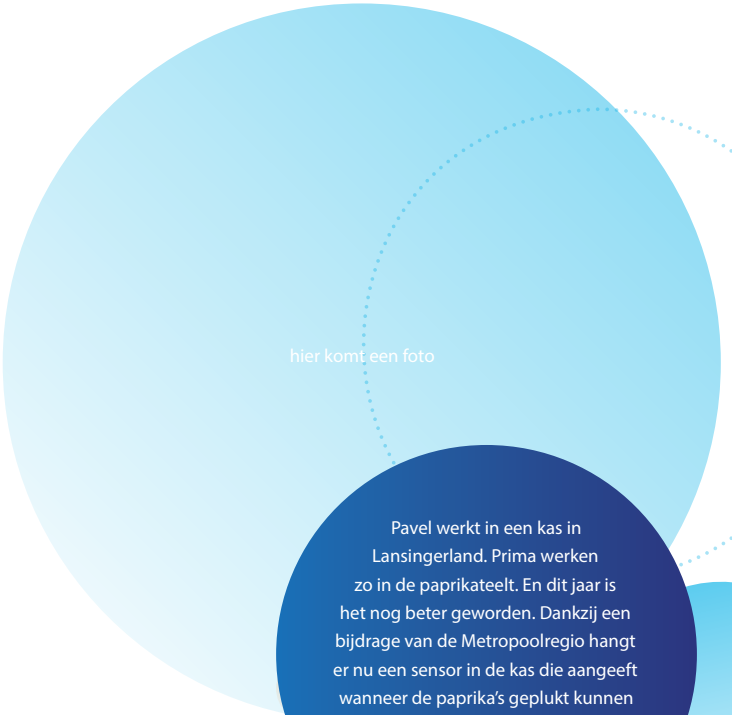
Op dit moment zijn er veel bedrijven en sectoren die geen geschikte arbeidskrachten vinden. We zien dat vraag en aanbod op de arbeidsmarkt vaak niet goed op elkaar aansluit. Dit vraagt om toekomstbestendige banen. Deze banen hebben enerzijds een betere aansluiting tussen onderwijs op mbo- en hbo-niveau en de arbeidsmarkt nodig en inzet op Leven Lang Ontwikkelen (LLO: bij- en omscholing van medewerkers van bedrijven en organisaties) nodig. Hier blijft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op inzetten. De MRDH richt zich op de sectoren waar de arbeidsmarkt het meest knelt en waar het maatschappelijk nut groot is: de IT-, energie-, techniek-, greenport-, zorg- en High Tech Systems Materials-sector en het haven industrieel complex. De MRDH verbindt deze sectoren met het juiste mbo- en hbo-onderwijs en LLO-skills-opleidingen. We zorgen voor goede regionale kennisdeling met als resultaat dat meer mensen in de regio de juiste vaardigheden hebben voor de banen van morgen.
Anderzijds wordt er ingezet op het versterken van het mkb en het stimuleren van innovatie. Verhoging van de productiviteit is nodig en moet deels een antwoord zijn op de steeds verder oplopende personeelstekorten. Slimme innovaties bieden hier oplossingen voor. 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.

Vernieuwde inzet

De sectoren IT, energie, techniek, zorg en High Tech Systems Materials krijgen meer aandacht, net zoals het haven-industrieel complex en de Greenport en het daarvoor noodzakelijke mbo- en hbo-onderwijs en LLO/skills onderwijs.

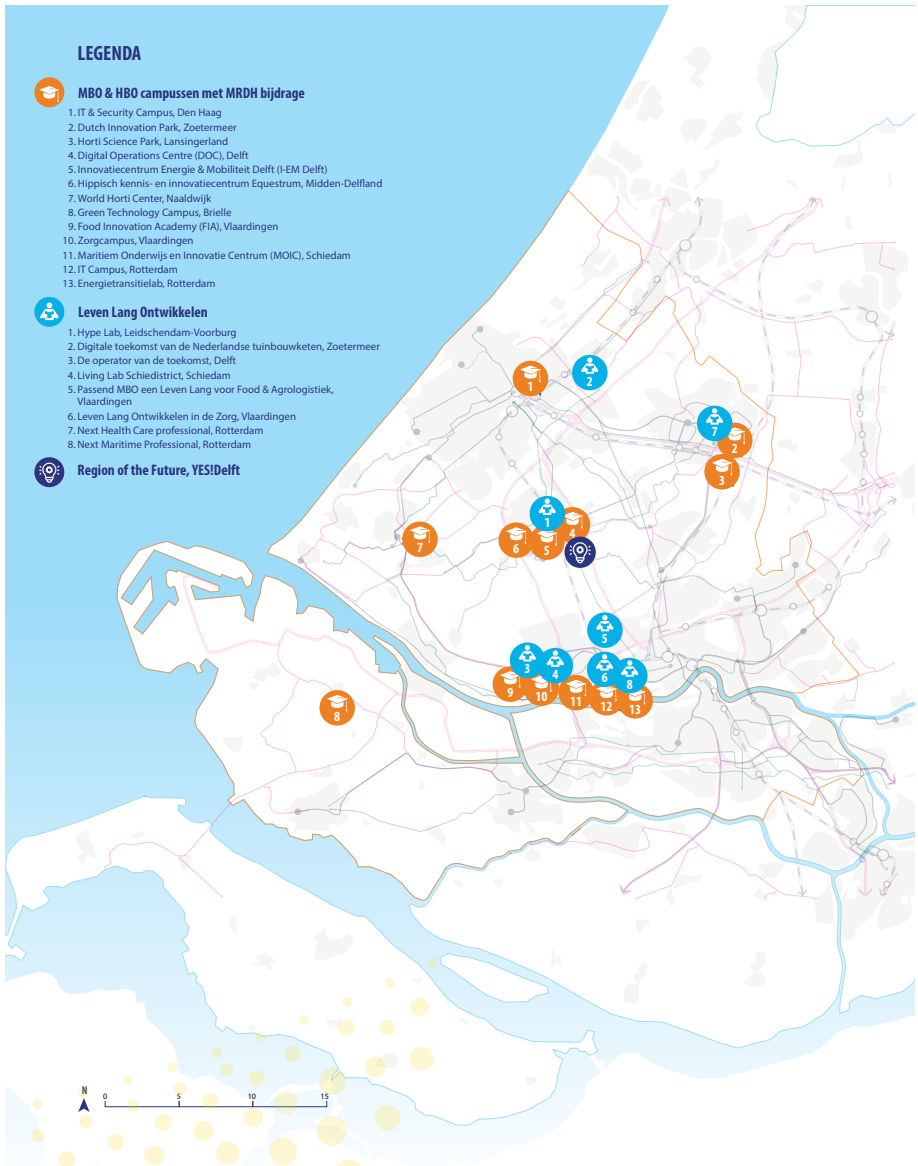
Naast arbeid zijn productiviteit en nieuwe bedrijvigheid bepalende factoren voor economische groei. Hiervoor is innovatie nodig. De MRDH focust hierbij op startups, scaleups en het mkb.

Opdracht 1 | Opdracht 2 | Opdracht 3 | Opdracht 4 | Opdracht 5 | Opdracht 6



Pavel werkt in een kas in Lansingerland. Prima werken zo in de paprikateelt. En dit jaar is het nog beter geworden. Dankzij een bijdrage van de Metropoolregio hangt er nu een sensor in de kas die aangeeft wanneer de paprika's geplukt kunnen worden. Zo blijft de regionale glas-tuinbouw wereldwijd voorop lopen.

MBO- en HBO campussen en LLO skillsopleidingen



2.2 Aanpak en rollen

Aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt.

Voor een betere aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt zetten we in op twee programma's:

Campusprogramma

Minimaal twaalf 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.

Rollen: De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) financiert samen met partners minimaal vier campusversterkingsprojecten per jaar. Individuele gemeenten hebben een rol in het aandragen van potentiële campusversterkingsprojecten. Daarnaast faciliteert de MRDH samen met individuele gemeenten kennisuitwisseling tussen de campussen en helpt de campussen met de ontwikkeling van communicatiemiddelen om hun 'Unique Selling Points' effectief naar bedrijven te communiceren. De MRDH levert maatwerk-subsidieoverzichten per campus voor regionale, internationale en Rijksmiddelen (bijvoorbeeld Groeifonds of Regiodeal). We stimuleren de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen deze campussen en wo-campussen. Daarnaast bieden we ondersteuning aan mbo- en hbocampussen bij de ontwikkeling van Groeifondsvoorstellen. Dit geeft een extra impuls en is aanvullend op de rollen van de Economic Board Zuid-Holland en de provincie Zuid-Holland, die met name gericht zijn op de versterking van universitaire campussen en lobby naar het Rijk.

Leven Lang Ontwikkelen programma

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

Rollen: De MRDH stimuleert en ondersteunt, vanuit de focus binnen het campusprogramma, de ontwikkeling van LLO-trajecten in samenwerking met individuele gemeenten, bedrijven en campussen. We co-financieren minimaal vier LLO-projecten per jaar. Bij LLO sluit de MRDH aan op de Human Capital Agenda 2.0 (HCA 2.0) en de Greenport West Holland. De rol die de MRDH heeft is met name gericht op het stimuleren van de bij- en omscholing van medewerkers van bedrijven en organisaties 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- of hbo-campus. We stemmen hierbij goed af met HCA 2.0 en de Greenport West Holland zodat we complementair en versterkend opereren binnen de metropoolregio.

Versterken mkb en innoveren

Voor extra productiviteit en bedrijvigheid zetten we in op:

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.
Rollen: De MRDH helpt haar individuele gemeenten om de dienstverlening aan het mkb te verbeteren. Enerzijds door de samenhang tussen initiatieven te versterken en zo schaalvoordeel te krijgen én anderzijds door gericht te werken aan versterking van het accounthouderschap van gemeenten richting mkb. De focus ligt daarbij op toegepaste innovatie. De MRDH draagt financieel bij aan initiatieven van individuele gemeenten om hun mkb'ers te ondersteunen en de lessen te delen met andere gemeenten, onder voorwaarde dat deze initiatieven regionaal economische impact hebben of krijgen.

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

Voor nieuwe werkgelegenheid is een nauwe samenwerking tussen onderwijs, bedrijfsleven en overheid van groot belang. Dit komt samen in Region of the Future. Region of the future heeft een positief effect op stage- en afstudeerplaatsen op mbo-, hbo-, en wo-niveau. En op het creëren van nieuwe werkgelegenheid, stimuleren van ondernemerschap en het stimuleren van nieuwe bedrijvigheid. 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. Het programma heeft in eerste instantie een looptijd van 3 jaar (2022-2024) en wordt bij succes eventueel verlengd.
Daarnaast stimuleren we sectorale innovatieprogramma's en innovatieve programma's/projecten op economische toplocaties die zorgen ervoor dat bedrijven hun vernieuwende producten en diensten sneller ontwikkelen in testomgevingen ('fieldlabs'). Hierbij ligt de focus op het toepassen van innovatie bij het mkb.
Rollen: De MRDH betrekt individuele gemeenten als vragende en meedenkende partij. De wo-, hbo- en mbo-onderwijsinstellingen worden betrokken via stageplaatsen en afstudeeropdrachten. We ondersteunen de implementatie van innovaties en werken aan opschaling bij individuele gemeenten. De MRDH organiseert kennisdeling en zorgt voor de verbinding tussen de gemeenten en het innovatieve bedrijfsleven. Innovatie vraagt om nauwe samenwerking tussen publieke en private partijen. De MRDH is met haar brede netwerk een sterke sleutelspeler in het verbinden van deze partijen.

2.3 Verwachte resultaten in 2026 (niet limitatief)

Aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

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

Leven Lang Ontwikkelen

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

Versterken mkb

- Een stijgend percentage mkb is ondersteund.
- Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.

Versterken innovatie-ecosysteem

- Toename percentage van startups en scaleups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.
- Adoptie van businesscases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal 10 gemeenten en als bijvangst een kostenbesparing per jaar van € 15 tot € 45 miljoen voor de gemeenten.

€ 9,6 miljoen*

* Indicatie op basis van huidige begroting 2023-2026 exclusief apparaatslasten. De cijfers in de begroting zijn leidend.



Voorbeeldproject per gebiedstype:

Metropolitaan en hoogstedelijk gebied

Hier werken we onder meer aan de regionale mbo- en hbo-campussen, zoals Dutch Innovation Park Zoetermeer, IT-campus Rotterdam, IT- en Security Campus Den Haag en BioTech Camous Delft.

Stedelijk woon- en werkgebied

Hier werken we o.a. aan Living Lab Nieuw Reyerwaard en resultaten van toepassingen uit Region of the Future op het gebied van data of robotica in de openbare ruimte.

Ruimtelijk wonen en recreëren

Hier werken we o.a. aan Hippisch kennis- en innovatiecentrum Equestrum in Midden-Delfland en Green Technology Campus Voorne-Putten.

Greenports en Mainport

Hier werken we o.a. aan het campusproject en LLO project op de Dutch Fresh Port.

2.4 Impact: maatschappelijk en meetbaar

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 door geschikt personeel groeit de arbeidsparticipatie. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit dragen bij aan de ambitie van extra groei van welvaart en welzijn.

De impact van onze activiteiten maken we meetbaar door de volgende indicatoren:

- jaarlijkse ontwikkeling arbeidsplaatsen binnen de focussectoren;
- groeiend percentage studenten in de regio op mbo- en hbo-niveau binnen de relevante opleidingen;
- groeiend aantal gediplomeerden (per leeftijd, geslacht en onderwijssoort) binnen relevante opleidingen;
- het aantal campusversterkingsprojecten per jaar;
- groeiend aantal deelnemende mkb aan de (innovatie)programma's;
- groeiend aantal mensen dat een LLO opleiding doorloopt binnen relevante sectoren/opleidingen.

2.5 Samenwerking en samenhang

We werken met onze regionale partners zoals provincie Zuid-Holland, Human Capital Agenda 2.0,InnovationQuarter, de Port of Rotterdam, mbo-, hbo- en wo-onderwijsinstellingen, kennisinstellingen en Yes!Delft samen om de activiteiten te laten slagen. Er is een nadrukkelijke samenhang met bereikbaarheid en mobiliteit. Een betere bereikbaarheid draagt bij aan een betere toegankelijkheid van banen en dus meer kansen voor mensen. Hierdoor is een betere aansluiting op de arbeidsmarkt mogelijk. Via de activiteiten in de andere opdrachten wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid van banen.

Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren



3.1 Inzet

Blijvende inzet

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

Vernieuwde inzet

- De MRDH wil raakvlakken en kansen van de combinatie OV, WMO, maatwerkvervoer, last mile activiteiten en deeldiensten benutten om het OV-systeem te verbeteren. Op initiatief van de individuele gemeenten wordt onderzocht wat mogelijke verbeteringen zijn. Met als uitgangspunt dat het voordelen oplevert voor de reiziger en de financiële situatie van het OV.
- Actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit krijgen voorrang waarbij we dat vanuit regionaal perspectief uitwerken. Ten aanzien van de voetganger dragen we bij aan het verbeteren van looproutes van en naar OV-knooppunten.

Opdracht 1 | Opdracht 2 | Opdracht 3 | Opdracht 4 | Opdracht 5 | Opdracht 6

Tony heeft een snelle fiets en een breed en direct fietspad tot zijn beschikking. Daardoor is de reistijd van zijn woonhuis in Maassluis tot zijn mbo-opleiding in Naaldwijk nog maar 25 minuten in plaats van drie kwartier. Extra tijd dus om op school een bakkie te doen en oh ja…het tentamen nog even voor te bereiden.

hier komt een foto

3.2 Aanpak en rollen

We werken de komende vier jaar met de volgende aanpakken om actieve en collectieve vormen van mobiliteit te stimuleren:

Programma Metropolitane fietsroutes
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 het opstellen van een voorkeurstracé, schetsontwerp en financiële raming voor de gehele route.
Rollen: De MRDH levert procesbegeleiding tot en met de samenwerkingsovereenkomst (incl. planuitwerking) en verleent subsidie aan wegbeheerders. Wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zorgen voor het beheer en onderhoud van de fietsroutes.

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.
Rollen: De MRDH verleent de concessies voor het OV (per bus, tram en metro). De vervoerders stellen jaarlijkse vervoersplannen 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 vervoersplan na een zienswijzefase goedgekeurd.

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.
Rollen: 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.

Programma duurzame mobiliteit
We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO_2-reductie en afname stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen maatregelen die een effectieve bijdrage leveren aan verduurzaming zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak te realiseren. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling 55% reductie van de CO_2-uitstoot in 2030, die in het Regeerakkoord is onderschreven.
Rollen: 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.

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 handvaten om zelf aan de slag te gaan met deeldiensten.
Rollen: De MRDH ontwikkelt,deelt kennis en onderzoekt de potentie in relatie tot de OV-concessies. Wegbeheerders en de andere partijen (grondeigenaren, vervoerders en marktpartijen) voeren projecten uit.

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar
De MRDH organiseert als mede-initiatiefnemer via Zuid Holland Bereikbaar het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) in de regio. Dat doen we door mobiliteitstransitie met de ambitie voor duurzame toekomstvaste gedragsverandering. De grootschalige wegwerkzaamheden zijn mede de aanleiding om in te zetten op structurele gedragsverandering en reizigers met onder meer de fiets en OV te laten reizen. Onder andere door werkgeversaanpakken en een logistieke aanpak. Daarnaast werkt Zuid-Holland Bereikbaar aan gebiedsaanpakken waarbij bekeken wordt welke maatregelen nodig zijn om de hinder te beperken, de doorstroming op langere termijn te waarborgen en structureel duurzaam mobiliteitsgedrag te stimuleren.
Rollen: De MRDH is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar en bepaalt mede (met lokale inbreng van de gemeenten) welke activiteiten voor duurzame gedragsverandering worden uitgevoerd. De individuele gemeenten worden actief betrokken bij de ontwikkeling van de gebiedsaanpakken.

3.3 Verwachte resultaten in 2026 (niet limitatief)

De aankomende vier jaar zetten we ons in om de volgende resultaten mogelijk te maken:

Resultaten op straat

- Circa 100 km Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.
- 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.
  Daarvoor:
  - voeren we aanpassingen van het OV-netwerk uit (vraag en aanbod), rekening houdend met andere opgaven, zoals inrichting van de buitenruimte, omgevingshinder, 30-50 km/u, lopen, fietsen en verkeersveiligheid in de gemeenten. Onder meer via het 'Plan Toekomstvast Tramnet', programma's 'Versnellen OV Regio Den Haag en Regio Rotterdam' en het programma 'Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio';
  - vergroten we de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt;
  - onderzoeken we de mogelijkheden van de combinatie van OV, maatwerkvervoer, WMO, last mile activiteiten en deeldiensten. Op initiatief van de individuele gemeenten wordt onderzocht wat mogelijke verbeteringen zijn. Het uitgangspunt is een win-win situatie voor reigers, de financiën van het OV en de financiën van de gemeenten in relatie tot WMO;
  - voeren we in 2023 het landelijk anders betalen voor OV (OVpay) in. Het nieuwe systeem gebruiken we daarna voor nieuwe vormen van OV-tarieven.

- Circa zes projecten per jaar voor het testen en uitproberen van innovaties en nieuwe technologieën die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.
- Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies. Daarnaast realiseren de concessiehouders verschillende projecten in de aankomende vier jaar die inzetten op duurzame mobiliteit zoals het plaatsen van zonnepanelen op de OV-assets, het inkopen van donkergroene stroom, het terugwinnen van remenergie en het benutten van de restcapaciteit van de elektriciteit van het metronet voor bijv. laadpalen bij metrostations.

Kennisontwikkeling en opdrachtverlening:

- Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen. Belangrijke onderwerpen zijn de digitaliseringsopgave van verkeersgegevens, Automatisch Vervoer op de first en Last Mile (AVLM) en (samenwerking op het gebied van) slimme verkeerslichten.
- Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO_2, stikstof en fijnstof.
- Kennisontwikkeling en -deling van deelmobiliteit.
- We geven Zuid-Holland Bereikbaar opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren.

€ 1,836 miljoen*

* Indicatie op basis van huidige begroting 2023-2026 exclusief apparaatslasten. De cijfers in de begroting zijn leidend. Het bedrag bevat de gehele OV-concessies, zowel exploitatie als beheer en (vervangings)onderhoud.

Voorbeeldproject per gebiedstype

Metropolitaan en hoogstedelijk gebied

In dit gebiedstype werken we onder meer aan de Metropolitane fietsroute van Den Haag naar Pijnacker en het Plan Toekomstvast Tramnet (regio Rotterdam).

Stedelijk woon- en werkgebied

In dit gebiedstype werken we onder meer aan de verbetering van de fietsinfrastructuur 'onderdoorgang Hoornbrug noordzijde' in Rijswijk en de Parkshuttle 2.0.

Ruimtelijk wonen en recreëren

In dit gebiedstype werken we onder meer aan R-net Ridderkerk-Rotterdam en de Metropolitane fietsroute van Delft naar Naaldwijk door Midden-Delfland.

Greenports en Mainport

In dit gebiedstype werken we onder meer aan fietsstroken Veilingweg in De Lier, Automatisch Vervoer naar Rotterdam The Hague Airport en aan de Metropolitane fietsroute van Zoetermeer naar Rotterdam door Lansingerland.

3.4 Impact: maatschappelijk en meetbaar

Door in te zetten op actieve en collectieve vormen van mobiliteit zorgen voor een prettige leefomgeving voor onze inwoners: dat ze werk, opleidingen, voorzieningen en ook vrienden en familie 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 tot een verschuiving in de modal split: meer lopen, fietsen, OV en minder autogebruik.

De impact van onze activiteiten maken we meetbaar door de volgende indicatoren:

- in 2026 is het gebruik van actieve en/of collectieve vervoerswijzen (lopen, (e-)fietsen en OV) als aandeel van de totale hoeveelheid verplaatsingen toegenomen ten opzichte van 2022;
- in 2026 is de emissie van CO_2 door verkeer afgenomen om bij te dragen aan de Europese doelstellingen 55% reductie van de CO_2-uitstoot in 2030 en 0% CO_2-uitstoot in 2050;

3.5 Samenwerking en samenhang

Voor de beschreven activiteiten werken we nauw samen met de vervoerders, andere wegbeheerders en Zuid-Holland Bereikbaar. Onder meer bij de onderwerpen fiets, smart mobility en duurzame mobiliteit stemmen we af en delen we kennis met de provincie Zuid-Holland en het Rijk. Zij zijn beide ook een initiatiefnemers van Zuid-Holland Bereikbaar en we zijn dan ook actief in de aansturing van Zuid-Holland Bereikbaar. De focus van deze opdracht 'actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren' zetten we ook in bij opdracht 1, 5 en 6. De samenhang tussen deze vier opdrachten is groot.

Vernieuwen van werklocaties



4.1 Inzet

Blijvende inzet

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.

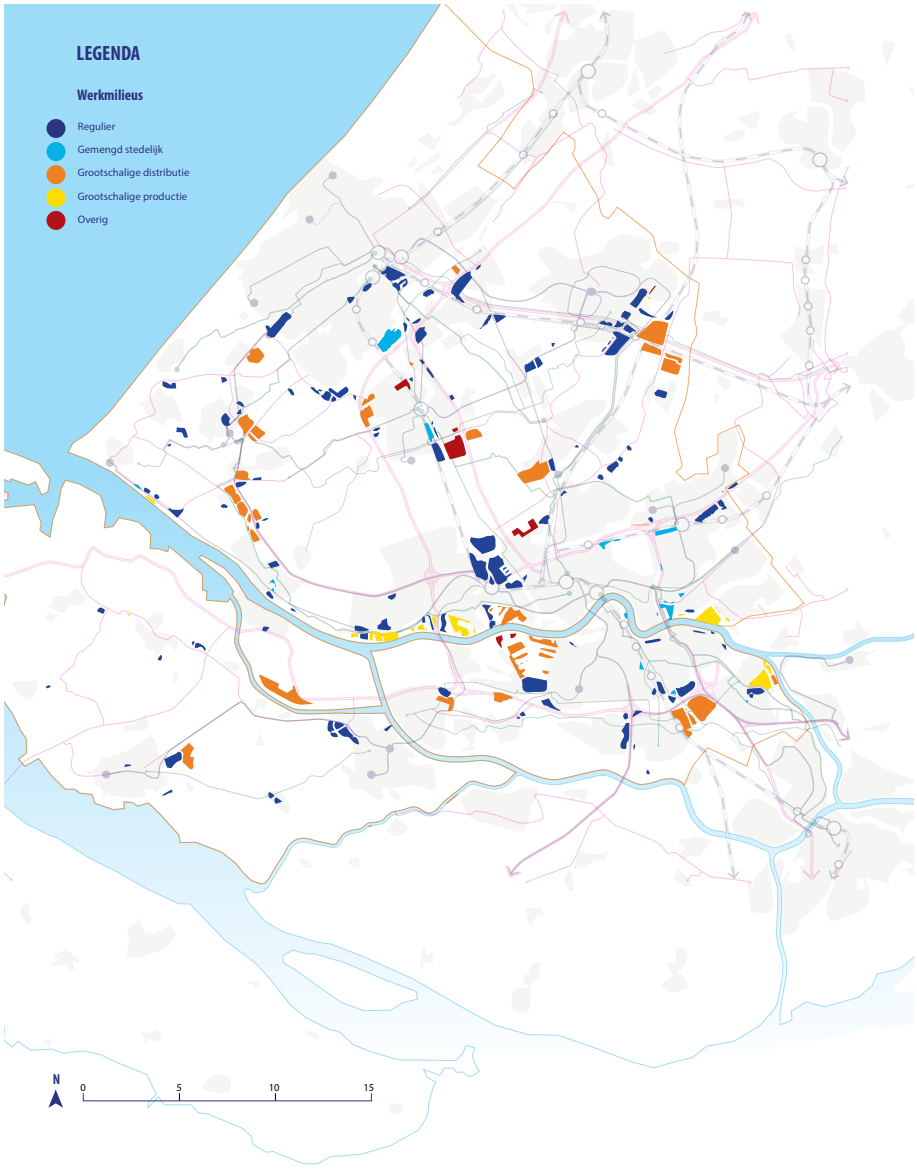
De metropoolregio Rotterdam Den Haag telt 250 bedrijventerreinen, 80 kantorenlocaties en 100 winkelgebieden. Werklocaties vertegenwoordigen het overgrote deel van het verdienvermogen van de regio door de gevestigde MKB en zijn de plekken waar productie, creativiteit en innovatie hun basis vinden. Hier zijn de kenmerkende sectoren van de regio geclusterd, zoals de winkels in de binnensteden en de maakindustrie, logistiek en voedselindustrie op bedrijventerreinen. Het mobiliteitsaspect is hierbij van belang. Mensen werken over het algemeen het liefst dicht bij hun woonplaats. Dat geldt zeker voor mbo'ers.De ruimte voor werklocaties, en specifiek bedrijventerreinen, staat onder druk. Er is sprake van een tekort aan verschillende typen bedrijventerreinen en er ontstaat door diverse gebiedstransformaties een extra ruimtevraag. In relatie tot de verstedelijking is er een opgave om de verhouding tussen bevolkingsgroei en ruimte voor werken en bedrijven te bewaken.

Vernieuwde inzet

We zetten extra in op het beter benutten van de beschikbare ruimte voor werken. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag helpt gemeenten proactief bij voldoende en kwalitatief goede ruimte om te werken en een goede balans tussen werken en wonen.

Roos heeft een goed lopend loodgietersbedrijf in Moerwijk. Ze groeit uit haar jasje daar. Maar er gloort nieuw perspectief: op de Binckhorst kan ze binnenkort meer vierkante meters krijgen en een energiezuinig bedrijfsgebouw en fijn: wonen doet ze boven haar onderneming.

Werklocaties



4.2 Aanpak en rollen

We werken de komende vier jaar met onze partners aan de volgende activiteiten:

Strategie Werklocaties MRDH
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 strategie bestaat uit de modules 'kantoren', 'detailhandel' en 'bedrijventerreinen', waarin een visie, strategische opgaven en regionale afspraken zijn opgenomen.
Rollen: om voldoende en kwalitatief goede ruimte voor werklocaties te realiseren is goed samenspel met het ruimtelijk instrumentarium van de gemeenten en de provincie Zuid-Holland van belang. Dit geldt ook voor de organisatiegraad van ondernemers op bedrijventerreinen. Hier ondersteunt de MRDH bij met de beschreven programma's.

Regionale afstemming over passende ruimte voor werklocaties
De MRDH organiseert de regionale afstemming tussen de individuele gemeenten om gezamenlijk te sturen op de voorraad van winkels, bedrijventerreinen en kantoren. Met een ontwikkelplan en afwegingskaders komt de MRDH tot een regionaal advies. Door goede afstemming ontstaat een bij de marktvraag passende voorraad van kantoren, detailhandel en bedrijventerreinen, waarmee de regio inspeelt op trends en concurreert met andere grootstedelijke regio's.
De al gemaakte afspraken van de bestaande woonwerk-akkoorden zijn integraal meegenomen in de geactualiseerde regionale bedrijventerreinenvisie.
Rollen: de MRDH geeft regionaal afgestemd advies aan de provincie Zuid-Holland en maakt afspraken met de individuele gemeenten over regionale programmering van kantoren en bedrijventerreinen, zodat inzichtelijk is waar nog extra (of juist vermindering van) het type bedrijfsruimte komt.

Versnellingsaanpak bedrijventerreinen
De versnellingsaanpak bedrijventerreinen maakt het beter benutten van bedrijventerreinen mogelijk. We onderscheiden daarin drie verschillende activiteiten: beter benutten, Next Economy Bedrijventerreinen en functiemenging. Beter benutten betekent actief aan de slag met planologisch optimaal benutten en vormen van intensivering, te beginnen met een goede analyse van het feitelijk gebruik. Tevens wordt er gekeken naar een intensievere benutting van de ruimte bijvoorbeeld door de hoogte en/of de diepte in te gaan, of meervoudig ruimtegebruik toe te passen. Er is daarnaast veel behoefte aan hogere milieucategorie bedrijventerreinen (HMC) en aan watergebonden bedrijventerreinen in de regio. De MRDH werkt een regionale aanpak uit om het totaal areaal HMC/watergebonden bedrijventerrein beter te benutten.
Daarnaast ondersteunt de MRDH de individuele gemeenten om in te zetten op de aandachtsgebieden die van belang zijn voor de kwaliteit van bedrijventerreinen: groenblauwe oplossingen op bedrijventerreinen, mobiliteit/ CO_2-reductie, energie, circulariteit, informatie, personeel en financieringsvraagstukken. Kennisontwikkeling is gericht op het ontwikkelen van versnellingsmethodieken.
Functiemenging is een belangrijk middel om bedrijfsruimte te behouden in transformatiegebieden.
Functiemenging is niet het doel, maar een instrument. Dit instrument is relatief nieuw. Om doelstellingen daadwerkelijk te realiseren, met aandacht voor voldoende werklocaties, ondersteunt de MRDH de individuele gemeenten met kennisdeling en projectfinanciering.

Opdracht 1 Opdracht 2 Opdracht 3 Opdracht 4 Opdracht 5 Opdracht 6

Rollen: De MRDH levert bij de versnellingsaanpak bedrijventerreinen op de drie activiteiten projectondersteuning en cofinanciering, advies, kennisontwikkeling, monitoring en lobby voor financiering van projecten met een regionaal belang. Dat doen we in nauwe samenwerking met onze partners, zoals de provincie Zuid-Holland.

Regionale kantorenvisie en -programmering
Het coronavirus heeft een aantal bekende trends versterkt, zoals geconcentreerde vestiging bij knooppunten, de ontmoetingsfunctie van kantoren en een dalende kantoorquotiënt (m2 per werknemer). Daarom actualiseren we vanaf medio 2023 de Regionale Kantorenvisie en programmering op basis van een nieuw marktonderzoek wat dan door de provincie Zuid-Holland beschikbaar wordt gesteld. Daarnaast is de verduurzaming van het kantorenvastgoed een opgave. Vanaf 2023 gaat de verplichting van energielabel C in. Formeel mag een kantoor niet worden gebruikt als deze geen energielabel C of hoger heeft. Echter één derde van de huidige voorraad heeft geen of een te laag energielabel. Daarom ontwikkelt de MRDH een aanpak voor de individuele gemeenten op het gebied van verduurzaming van kantoren.
Rollen: De MRDH levert een actualisatie van de kantorenvisie en adviseert de individuele gemeenten over bijvoorbeeld verduurzaming van kantoren. Daarnaast delen we kennis, brengen trends en ontwikkelingen in beeld, ondersteunen pilots en monitoren de regionale vastgoedmarkt voor kantoren. We doen dit in samenwerking met de provincie Zuid-Holland. De vastgoedeigenaren zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de verduurzaming.

Versnellingsaanpak vitale stads- en dorpskernen
Het revitaliseren van winkelgebieden is onvermijdelijk door het teruglopend winkelaanbod.
De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten die krimp, kwaliteitsverhoging, concentratie en/of transformatie verwerken in een gebiedsvisie/centrumvisie in winkelgebieden. De focus van de MRDH is hierbij niet alleen groeibewaking en detailhandel, maar ook het realiseren en behouden van vitale centrumgebieden.
Rollen: De MRDH levert projectondersteuning en cofinanciering, advies over vitale stads- en dorpskernen, deelt kennis en monitort de regionale vastgoedmarkt voor detailhandel. In samenwerking met de provincie Zuid-Holland.

4.3 Verwachte resultaten in 2026

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

€ 8,0 miljoen*

* Indicatie op basis van huidige begroting 2023-2026 exclusief apparaatslasten. De cijfers in de begroting zijn leidend.

Voorbeeldproject per gebiedstype:

Metropolitaan en hoogstedelijk gebied

In dit gebiedstype werken we onder meer met het Fonds vitale kernen Rotterdam.

Stedelijk woon- en werkgebied

In dit gebiedstype werken we onder meer aan verduurzaming bedrijventerrein in Nissewaard en Capelle aan den IJssel.

Ruimtelijk wonen en recreëren

In dit gebiedstype werken we onder meer aan het vergroenen van Capelle West om tot optimale kwaliteit te komen en versnellingsmethodieken voor meer zon op dak in bijvoorbeeld Halfweg-Molenwatering (gemeente Nissewaard).

Greenports en Mainport

In dit gebiedstype werken we onder meer mee aan de Ruimtelijke Economische Strategie Greenport.

4.4 Impact: maatschappelijk en meetbaar

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

De impact van onze activiteiten maken we meetbaar door de volgende indicatoren:

- woonwerkbalans meer in evenwicht;
- match tussen vraag en aanbod (per werkmilieu) op bedrijventerreinen;
- match tussen vraag en aanbod (type) kantoren;
- minder winkelleegstand;
- terugdringen aantal gemeenten met meer dan 10% winkelleegstand;
- terugdringen gemiddeld percentage leegstand kantorenvoorraad;
- onttrekking kantoren op incourante locaties uit regionale voorraad.

4.5 Samenwerking en samenhang

Voor de realisatie van de hierboven beschreven activiteiten en resultaten werken we samen met onder meer de provincie Zuid-Holland en het Rijk. Temeer omdat de integrale afweging van bovenlokale ruimteclaims in gebieden de formele taak van de provincie Zuid-Holland is (in nauwe samenwerking met de gemeenten). We houden rekening met de locaties voor werken bij de opdrachten die zich richten op het verbeteren van de bereikbaarheid.

Versterken van het regionale mobiliteits-netwerk



5.1 Inzet

Blijvende inzet

De 21 gemeenten verbeteren de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk inclusief de knooppunten van verschillende vervoerssystemen zodat meer mensen het netwerk gebruiken en hoger waarderen. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van de metropoolregio vanuit kwalitatief oogpunt en benutten we het bestaande netwerk beter. Een robuust, betrouwbaar en samenhangend netwerk in de metropoolregio is en blijft noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Het logistieke verkeer maakt immers gebruik van hetzelfde autonetwerk. De aankomende decennia worden grootschalige werkzaamheden uitgevoerd in het kader van beheer en onderhoud van de infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden. Maar dit betekent structurele (forse) hinder als gevolg van verminderde capaciteit op het wegennetwerk. Daarom werken we met acht partners samen in Zuid-Holland Bereikbaar om de hinder te beperken en om duurzame gedragsverandering te realiseren (zie opdracht 3). De eigen OV-infrastructuur is op termijn steeds moeilijker te dekken uit onze huidige BDU-gelden. Nu al gaat het merendeel van de BDU op aan beheer en onderhoud van OV-infrastructuur en de trend is stijgende door extra noodzakelijke areaaluitbreidingen.

hier komt een foto

Ahmed vindt dat hij op de mooiste plek op aarde woont: Brielle. Maar ja, elke dag van huis naar je werk -een kledingzaak op de Lijnbaan- dat was een hele onderneming. Blij dat er nu een R-Net bus naar metrostation Spijkenisse rijdt, want van daaruit ben je in no time in hartje Rotterdam.

Regionale mobiliteitsnetwerk 2023 - 2026



5.2 Aanpak en rollen

De MRDH zet voor de aankomende vier jaar in op de volgende activiteiten:

Regionaal basisnetwerk fiets
Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km fietspad. In 2022 is het regionale basisnetwerk fiets geactualiseerd en 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:

- fietspaden verbreden en met de juiste verharding;
- fietspaden langs 50km-wegen zijn gescheiden;
- op rotondes binnen de bebouwde kom heeft de fietser voorrang.

Rollen: 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.

Regionale UitvoeringsAgenda Verkeersveiligheid
We werken vanuit de aanpak 'Maak een punt van Nul', aan het verminderen van het aantal slachtoffers in het verkeer. De vastgestelde verkeersveiligheidsagenda geeft een beeld van de risico's van de infrastructuur, risico-gedragingen en risicogroepen in het verkeer. Vanuit dit beeld is duidelijk, waarop de komende jaren wordt ingezet. We onderscheiden vier onderwerpen:

- verbetering fietsinfrastructuur, zie het regionale basisnetwerk fiets;
- verbetering van weginrichting conform Duurzaam Veilig met extra aandacht voor basisschoolomgevingen en 30-50 km/u;
- handhaving;
- gedragsbeïnvloeding: educatie op scholen en voorlichting voor jongeren en ouderen.

Voor elk onderwerp is in de aanpak een streefwaarden voor 2025 geformuleerd.
Rollen: 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.

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

Opdracht 1 Opdracht 2 Opdracht 3 Opdracht 4 Opdracht 5 Opdracht 6

Doorstromingsprojecten uit OV Ontwikkelprogramma's Haagse regio en regio Rotterdam
In opdracht 1 zijn deze programma's uitgebreid beschreven. Via deze programma's werken wij met individuele gemeenten, vervoerders en andere partijen aan een aantal doorstromingsprojecten voor de tram en bus.
Rollen: De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en werkt met de individuele gemeenten en vervoerder de projecten voor de ontwikkeling van het OV uit.

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 regio Rotterdam voor metro, tram én bus. Onder meer op de locaties GAVI Den Haag, 's Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam, Beverwaard Rotterdam en Poeldijk Westland.
Rollen: 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.

Autonetwerk en verkeersmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar
We optimaliseren het bestaand wegennetwerk door te adviseren bij infrastructurele ingrepen in het netwerk door wegbeheerders en maken aanvullende kansen (zoals fietsverbindingen) mogelijk, waarbij ook ingezet wordt op andere mobiliteitsoplossingen en gedragsverandering. Bij de doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer wordt samen met de wegbeheerders gekeken waar bus en tram sneller door het netwerk kunnen. We geven opdracht aan Zuid-Holland Bereikbaar voor het verkeersmanagement (monitoring en informatievoorziening bij ongevallen) en om de programmering van beheer- en onderhoudsprojecten op elkaar af te stemmen.
Rollen: 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.

5.3 Verwachte resultaten in 2026 (niet limitatief)

Resultaten op straat

- Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).
- Circa 160 projecten voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
- Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62% en toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.
- 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.
- We investeren in doorstromingsmaatregelen voor het OV om ervoor te zorgen dat de reistijd in het OV wordt verkort. De tramlijnen voor de langere afstanden worden versneld, en aanvullend worden enkele buslijnen omgebouwd tot volwaardige BRT-lijnen (bus rapid transit). In het hele netwerk worden bovendien vele kleinere ingrepen (afscheiding langs trambanen, optimaliseren van verkeerregelinstallaties en halteverplaatsingen) voorbereid, waar de maatregelen en impact per lijn zal verschillen.
- We geven in de aankomende 4 jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal OV. Voor het beheersen van de toenemende druk op de onderhoudsbudgetten voor de railinfrastructuur komen wij met inhoudelijke en financiële voorstellen inclusief lobby over de verhoging van de BDU-gelden. Om zo te voorkomen dat de nu gereserveerde bedragen aan het einde van de railconcessies rond 2034 ontoereikend blijken.
- De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe zowel in de regio Haaglanden als regio Rotterdam voor metro, tram én bus.

Advisering en opdrachtverlening

- Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.
- Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en afstemming multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg georganiseerd. Zo worden ook problemen met verkeersmanagement en de programmering van wegwerkzaamheden gesignaleerd en geadresseerd bij de betreffende gemeenten.



* Indicatie op basis van huidige begroting 2023-2026 exclusief apparaatslasten. De cijfers in de begroting zijn leidend.

Opdracht 1 | Opdracht 2 | Opdracht 3 | Opdracht 4 | Opdracht 5 | Opdracht 6

Voorbeeldproject per gebiedstype

Metropolitaan en hoogstedelijk gebied

In dit gebiedstype werken we onder meer aan OV-knooppunt Laan van NOI en Rotterdam Beurs en versnellen tramlijn 25 en bus 70 in Rotterdam.

Stedelijk woon- en werkgebied

In dit gebiedstype werken we onder meer aan Duurzaam Veilig inrichten Weteringlaan (Delft), herinrichten Dr. Van Noortstraat (Leidschendam-Voorburg) Bereikbaarheidsplan Mall of the Netherlands, Bereikbaarheidsplan Beatrixlaan en aan de OV-knooppunten station Nootdorp, Pijnacker-Zuid, Rijswijk, Spijkenisse en Westpolder.

Ruimtelijk wonen en recreëren

In dit gebiedstype werken we onder meer aan de fietsstraat Tijsjesdijk (Albrandswaard), de rotonde Burgemeester Aalberslaan – Koekoek-straat (Krimpen aan den IJssel) en OV-knoop-punten Rhoon, Poortugaal en Barendrecht.

Greenports en Mainport

Basisaanpak verkeersmanagement Zuid-Holland, Regioregie (afstemming onderhoudsprojecten en evenementen incl. OV).

5.4 Impact: maatschappelijk en meetbaar

Door de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden en te verbeteren waar dat nodig is kunnen meer inwoners op een prettigere 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 de ritten te faciliteren die niet op een andere manier gemaakt kunnen worden.

De impact van onze activiteiten maken we meetbaar door de volgende indicatoren:

- in 2026 is 71% van het regionale basisnetwerk fiets breed genoeg;
- in 2026 is de gemiddelde gebruikerswaardering van de OV-knooppunten minimaal 7,5 op 90% van de punten. Daarbij onderscheiden we (inter-)nationale OV-knooppunten (8), metropolitaan OV-knooppunt (7,5) en lokaal OV-knooppunt (7);
- in 2026 is de gemiddelde gebruikerswaardering in de concessies een 8,0;
- in 2026 is de gemiddelde snelheid op 70% van de regionale tram- en buslijnen;
- toegenomen met minimaal 2 km/u op de regionale tram,- en buslijnen ten opzichte van 2022;
- in 2026 is de doorstroming en betrouwbaarheid van minimaal 90% van het regionaal autonetwerk minimaal voldoende*.

* Na voltooiing van de Adaptieve Ontwikkelstrategie wegen en fietsnetwerk wordt bekeken of deze indicator gehandhaafd blijft of wordt aangepast.

5.5 Samenwerking en samenhang

Voor de activiteiten in deze opdracht werken we samen en stemmen we af met onder meer de vervoerders, provincie Zuid-Holland, omliggende regio's en gemeenten in Zuid-Holland, hoogheemraadschappen, stationsbeheerders en het Rijk. Zeker voor de financiële en inhoudelijke ondersteuning van het Rijk bij verkeersveiligheid. Voor dat onderwerp is ook de samenwerking met de veiligheidsdriehoek belangrijk.
Ook met uitvoerende partners zoals RWS, ProRail en het Havenbedrijf zoeken we de samenwerking op. Met Zuid-Holland Bereikbaar en de mede-initiatiefnemers werken we samen voor het verkeersmanagement (en mobiliteitsmanagement) in de regio. De activiteiten bij deze opdracht richten zich op het in orde houden van de basis (het regionale mobiliteitsnetwerk). Deze basis is van essentieel belang voor de activiteiten beschreven bij de andere opdrachten, zoals deel- en ketenmobiliteit en verstedelijking.



Herstellen van het OV-systeem



Disclaimer: de actualiteit kan de nuance van deze opdracht snel achterhalen.
De grote lijn blijft staan. De besluitvorming in het OV-transitieprogramma is leidend.

6.1 Inzet

Blijvende inzet

Omdat het OV-gebruik door de coronacrisis en de gedragsverandering als gevolg daarvan langdurig is gedaald, hebben de OV-concessiehouders in de metropoolregio een forse opgave. In september 2022 was het aantal reizigers ongeveer 85% van de situatie 'pre-corona'. De meest recente modellen en berekeningen van de concessiehouders gaan uit van 85% tot 95% in 2023. De huidige rijkssteunregeling (BVOV2022) eindigt per 31 december 2022. Het Rijk stelt een eenmalige vangnetregeling voor 2023 beschikbaar, maar die is ontoereikend om de lagere reizigersinkomsten in 2023 aan te vullen. Daarmee is de paradoxale situatie ontstaan dat, terwijl de coronacrisis voorbij is, de corona-opgave in het openbaar vervoer groter is dan ooit. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft daarom op 12 oktober 2022 de maatregelen uit het eerdere Transitieprogramma OV en corona verlengd voor de jaren 2023 en 2024. De MRDH stelt een eigen bijdrage beschikbaar van maximaal € 37 miljoen. Dit is aanvullend op reeds eerder genomen maatregelen om de vervoerbedrijven financieel te ondersteunen, om de transitie te maken naar een toekomstvast OV-systeem en aanvullend naast de reguliere concessiekosten. Waar in de besluitvorming tot nu toe nog geen rekening mee gehouden is, zijn de kostenstijgingen waarmee de vervoerbedrijven te maken hebben, vanwege gestegen materiaal-, energie- en personeelskosten. In de concessieafspraken tussen de MRDH en vervoerbedrijven is vastgelegd hoe hiermee wordt omgegaan. Door indexatie van exploitatiesubsidies en doordat de MRDH risicodragend is voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en railvoertuigen, komt een deel van de kostenstijgingen voor rekening van de MRDH. De bijdrage die de MRDH van het Rijk krijgt, de BDU-gelden, groeit echter onvoldoende mee.

De MRDH voert een sterke lobby richting het Rijk gezien het belang van het OV voor de verstedelijkingsopgave, voor het economische vestigingsklimaat en en de klimaatopgave. Wij verwachten dat de reizigersaantallen en reizigersopbrengsten in 2025 weer zullen zijn teruggekeerd op het niveau 'pré-corona', en dat er vanaf 2025 een verdere groei van het OV-gebruik plaatsvindt. Tegelijk moeten we rekening houden met scenario's waarbij het herstel in een ander tempo plaatsvindt. Als de reizigersaantallen onverhoopt structureel lager blijven, ondanks inzet om reizigers weer terug te winnen en nieuwe inwoners als OV-reiziger te verwelkomen, dan is er sprake van een nieuwe werkelijkheid die rechtvaardigt dat eerder genomen beslissingen ter discussie gesteld worden. Daarbij zal samenhang moeten bestaan tussen de maatregelen die worden genomen bij de OV-exploitatie (de hoeveelheid vervoeraanbod) en de investeringsbesluiten die de MRDH neemt om de (eerder verwachte) groei van de vervoervraag tijdig op te vangen.
De jaren 2023-2024 kunnen gezien worden als overgangsjaren. Sterk uit deze (financiële) situatie komen betekent ook in de toekomst dat het vervoeraanbod zo goed mogelijk aansluit op de (gewijzigde) vervoervraag, en dat er ruimte is voor verbetering en investeringen in de mobiliteit en bereikbaarheid voor de groei van welvaart en welzijn van onze metropoolregio, zie opdracht 5.

Opdracht 1 Opdracht 2 Opdracht 3 Opdracht 4 Opdracht 5 Opdracht 6

hier komt een foto

Joke staat in de tram en kijkt om zich heen. Het OV is best wel weer goed gevuld. Dat was wel even anders tijdens de coronacrisis. Soms leek het wel of de tram alleen voor haar reed. Goed dat het OV toen op de rails gehouden werd en dat ook nu nog de Metropoolregio Rotterdam Den Haag geld bijlegt om voldoende openbaar vervoer te laten rijden. Wie garant staat voor goed OV, staat garant voor de toekomst van de mensen die hier wonen en werken.

6.2 Aanpak en rollen

Wij verwachten de aankomende twee jaar de volgende activiteiten uit te voeren:

- sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van en daarmee extra middelen voor het OV;
- 2023 en 2024: indien nodig halfjaarlijkse periodieke herijkingen van het Transitieprogramma OV en corona om bij te sturen op de genomen transitiemaatregelen;
- wanneer de situatie stabiel genoeg is: herijking van de concessieafspraken tussen MRDH en de vervoerders om het OV ook op langere termijn betaalbaar en wendbaar te houden, (zoals in een normale situatie) langdurige inhoudelijke en financiële afspraken te bereiken en het tijdelijke Transitieprogramma OV en corona te beëindigen. Ook zal als het kan weer een reguliere vervoerplanprocedure worden gehanteerd, dus los van het Transitieprogramma;
- om het OV extra te stimuleren investeert de MRDH in versnellingsmaatregelen, ketenmobiliteit, nieuwe betaalwijzen (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.

De keuzes worden gezamenlijk gemaakt aan de hand van het Afwegingskader dat in oktober 2020 is vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, en waarin onder meer staat dat het maatregelenpakket evenwichtig moet zijn: geografisch, qua reizigersdoelgroepen en qua toegankelijkheid. Het is van essentieel belang dat gebieden niet geïsoleerd raken van het OV. Alle maatregelen worden beoordeeld aan de hand van het Afwegingskader OV dat door de bestuurscommissie is vastgesteld op 28 oktober 2020.

6.3 Verwachte resultaten in 2026

- Het OV-systeem is voor reizigers aantrekkelijk, sluit aan op de gewijzigde vervoervraag, faciliteert tijdig (verwachte) groei van het OV-gebruik.
- De lobby bij het Rijk heeft opgeleverd dat er (zicht is op) een structureel financieel gezonde situatie is bereikt.
- Vervoerbedrijven hebben concessies die financieel gezond kunnen zijn, perspectief om te kunnen voortbestaan en aanbestedingen en inbestedingen kunnen weer op gang komen.
- 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.

6.4 Impact: maatschappelijk en meetbaar

Ons OV-systeem is financieel weer gezond in 2025. Op dat moment zijn de reizigersaantallen en inkomsten op concessieniveau weer op het niveau van referentiejaar 2019. De erfenis van de pandemie, een systeem dat veel te weinig inkomsten geneert om in stand te kunnen houden, is opgelost. Reizigers zijn weer terug, er komen nieuwe OV-reizigers bij en het OV-systeem als geheel vertoont weer jaarlijks groei ten opzichte van 2019. Het OV-systeem is ook kwalitatief beter geworden. Het nieuwe betalingssysteem maakt het laagdrempelig voor incidentele reizigers. De reistijd op veel OV-lijnen is meetbaar en merkbaar voor reizigers verkort. Op sommige plekken zijn deelmobiliteitsdiensten een logisch en betaalbaar onderdeel van de reis van onze inwoners geworden als vervanging van een verbinding die onvoldoende perspectief bleek te hebben. Overdag is het drukker in het OV, de spits is niet overal teruggekomen. Knooppunten zijn en worden opgeknapt en worden hoger gewaardeerd door reizigers. Juist daar vindt steeds meer stedelijke ontwikkeling plaats.

We streven er dan ook naar om deze opdracht in december 2024 af te ronden.

De impact van onze activiteiten maken we meetbaar door de volgende indicatoren:

- De kostendekkingsgraad van het OV per concessie is op december 2024 (of eerder) weer op het niveau van pre-corona 2019.
- Aantal dagelijkse OV-gebruikers is weer op het niveau van pre-corona 2019.

De precieze langdurige financiële impact van de coronacrisis is nog niet bekend. Momenteel gaan we uit van een financiële opgave van € 133 miljoen euro in 2023 en 2024, die grotendeels wordt gedekt door de combinatie van rijkssteun, aanvullende financiële steun door de MRDH en de inhoudelijke maatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona. Hoe groot de opgave zal zijn, ook in de jaren na 2024, is nog onzeker en hangt af van de mate waarin het reizigersherstel plaatsvindt vanaf het najaar 2022. Ook wat betreft de kostenstijgingen die zich voordoen is het momenteel nog niet duidelijk hoe hoog deze zijn en in hoeverre deze structureel zijn.

6.5 Samenwerking en samenhang

We zijn in grote mate afhankelijk van het Rijk voor het versneld afronden van de activiteiten binnen deze opdracht. Zonder structurele rijkssteun zijn ingrijpende maatregelen niet uitgesloten en is er onvoldoende perspectief op een structureel gezonde situatie, zowel voor de MRDH als voor haar vervoerbedrijven met negatieve regionale effecten -breder dan het OV alleen- tot gevolg. Daarom zetten we fors in op lobby richting het Rijk. Daarnaast zijn de activiteiten om het OV verder te ontwikkelen afhankelijk van deze uitkomst. Hoe eerder het OV-systeem weer financieel gezond is hoe eerder verbeteringen worden doorgevoerd. Dat neemt niet weg dat de toekomstige ambitie en activiteiten uit opdracht 1 overeind blijven en we die in het vizier houden.


gunning-
houders
deelauto
DEEL


DOE OPEN DEPOORT

Van ambitie naar resultaat

Inleiding

De koers en opdrachten voor de komende vier jaar zijn in de eerste twee hoofdstukken geschetst. Daarnaast is het belangrijk om vast te leggen hoe de we met elkaar samenwerken en welk instrumentarium we tot onze beschikking hebben. Daarbij nemen we ook de aanbevelingen mee uit de tussenevaluatie GR zoals het vergroten van de uitvoeringskracht, de betrokkenheid van de raadsleden en de aanpassing van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft grote ambities en staat voor een forse opgave en de 21 samenwerkende gemeenten hebben elkaar nodig om onze ambities (de opdrachten) te behalen.

Samenwerken: Hoe doen we dat?

Met inzet, lef en vertrouwen
Grote ambities vragen om wederzijds commitment en draagvlak om tot resultaten te komen. De geschetste regionale opgaven zijn groot voor iedere individuele gemeente en juist gezamenlijk kunnen we meer impact maken. De inzet is om met lef en vertrouwen samen te werken aan het versterken van het economische vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. De 21 gemeenten vormen samen de MRDH en iedere aangesloten gemeente draagt bestuurlijk en ambtelijk zijn steentje bij. De werkorganisatie ondersteunt de samenwerking en heeft een stimulerende, agenderende en faciliterende rol.

Rolvast en agenderend
De 21 gemeenten die samen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn, maken gezamenlijke afspraken over regionaal beleid op het gebied van Economisch Vestigingsklimaat en Verkeer en Vervoer en leggen dat vast in de Strategische Agenda 2022 - 2026. De Strategische Agenda vervangt de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (2016). In deze Strategische Agenda geven de gemeenten invulling aan beide kerntaken van de MRDH. De taken hebben een relatie met en invloed op het omgevingsbeleid en gebiedsgericht werken zorgt voor een bredere afweging van ruimtelijke belangen. De MRDH agendeert bij de provincie Zuid-Holland om in het kader van het omgevingsbeleid te zorgen voor een integrale gebiedsgerichte afweging van bovenlokale belangen.

De Strategische Agenda is een formeel document volgens de Planwet Verkeer en Vervoer als de Omgevingswet op 1 januari 2023 nog niet inwerking is getreden. De Planwet Verkeer en Vervoer vervalt als de Omgevingswet inwerking treedt. De Strategische Agenda heeft dan geen wettelijke status, maar de 21 gemeenten spreken af het regionale beleid van de Strategische Agenda mee te nemen in het lokale beleid. De MRDH biedt de individuele gemeenten (gevraagd en ongevraagd) hulp en advies bij de doorvertaling van regionaal beleid bij bijvoorbeeld de totstandkoming en actualisatie van omgevingsvisie en mobiliteitsvisies.

Met elkaar keuzes maken
De Strategische Agenda bepaalt onze koers voor de aankomende jaren. De focus ligt op zes concrete opdrachten. Het is een ambitieuze agenda. Dat vraagt om vasthoudendheid, maar ook om wendbaarheid. Als we de uitvoering van projecten willen versnellen, nieuwe projecten zich aandienen, grote negatieve effecten door de coronacrisis in het OV blijven, we te maken krijgen met geen of lagere indexering van de BDU-gelden ten opzichte van de inflatie dan moeten we onze inzet faseren en prioriteren. Het ligt voor de hand dat we in die situatie eerst faseren en pas daarna prioriteiten opnieuw bezien. Bij het prioriteren gebruiken we leidende principes. Deze principes vormen de verbinding tussen wat we willen bereiken met onze opdrachten en de concrete uitvoering in de praktijk. De principes geven ons richting als we daadwerkelijk onze inzet moeten prioriteren en worden in de onderstaande volgorde gehanteerd. Bij de eerste stap passen we twee principes toe op één activiteit en vervolgens kijken we in stap 2 naar het totaal van onze inzet.

Stap 1:

A. De inzet levert een directe bijdrage aan één of bij voorkeur (in samenhang) meerdere opdrachten uit de Strategische Agenda.
Toelichting: Dit principe zorgt ervoor dat we focus aanbrengen in de inzet die we plegen. We bepalen of de inzet bijdraagt aan één of meerdere opdrachten. Dus draagt het bij aan:

- investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren;
- toekomstbestendige economie stimuleren;
- actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren;
- vernieuwen van werklocaties;
- versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk;
- herstellen van het OV-systeem.

B. De inzet heeft directe impact op de groei van welvaart en welzijn van de metropoolregio waarbij we onder andere kijken naar kosteneffectiviteit.
Toelichting: Dit principe zorgt ervoor dat we bespreken en bepalen of en in welke mate de inzet bijdraagt aan de groei welvaart en welzijn, oftewel Brede welvaart, van de metropoolregio.

Stap 2:

C. We zorgen voor een evenwichtige inzet van het totaal aan activiteiten over de regio en houden daarbij rekening met de vastgestelde gebiedstypen.
Toelichting: Dit principe zorgt ervoor dat alle gemeenten baat hebben bij onze samenwerking en de lusten en lasten evenwichtig over de regio worden verdeeld. Zorgt de samenwerking ook lokaal voor meerwaarde?

Met het netwerk
Onze samenwerking staat niet op zichzelf. Om onze opdrachten te realiseren, werken we samen met veel verschillende stakeholders zoals het Rijk, provincie Zuid-Holland, Yes!Delft en omliggende regio's en gemeenten in Zuid-Holland zoals Holland Rijnland, de smart delta Drechtsteden en de gemeente Hoeksche Waard. Daarnaast participeert de MRDH in verschillende samenwerkingsverbanden zoals het gebiedsprogramma MoVe, de Verstedelijkingsalliantie en de Economic Board Zuid-Holland. Ook is de MRDH medefinancier van Innovation Quarter en Zuid-Holland Bereikbaar. Er zijn raakvlakken met andere overlegtafels en samenwerkingen op het gebied van woningbouw, energie, natuur, water, landschap en recreatie. Daar waar opgaven elkaar raken en kunnen versterken adresseren we dat en zoeken we de samenwerking op om tot resultaat te komen.

In verbinding staan met ons netwerk helpt om resultaten te boeken. De bestaande gremia zoals adviescommissies, algemeen bestuur en bestuurscommissies helpen daarbij. Maar ook andere vormen van contact helpen daar in. Gesprekstafels, een denktank of het starten van pilots zijn manieren om met de partners in verbinding te staan. Deze Strategische Agenda is tot stand gekomen door met elkaar het gesprek te voeren op inhoud. Om van ambitie naar resultaat te komen passen we dat ook de komende jaren toe.

Resultaat: Wat hebben we daarvoor nodig?

De concrete activiteiten die volgen uit de opdrachten worden jaarlijks geïntegreerd in de begroting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De begroting geeft zo smart mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost en vervult daarbij ook de functie van werkplan. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit geeft, als bijlage bij de begroting, een concreet overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies. De voortgang van deze activiteiten wordt via de bestuursrapportages en de jaarrekening gemeld. Om de activiteiten uit te voeren zijn er verschillende beleidsinstrumenten die we inzetten.

Communicatieve instrumenten

Kennisdeling en platformfunctie
De MRDH verzamelt voor veel van de onderwerpen uit de Strategische Agenda kennis en bundelt en deelt die kennis met de individuele gemeenten. De 21 gemeenten hebben zo samen één loket voor kennis over bijvoorbeeld de verduurzaming van werklocaties, de ondersteuning van het MKB, verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. De MRDH biedt fysiek en digitaal een platformfunctie door inhoudelijke bijeenkomsten en www.mrdh.nl.

Monitoring en evaluatie
Voor alle activiteiten uit de Strategische Agenda is het essentieel om de voortgang van beleid en de voortgang van de uitvoering te monitoren. Dat doen we aan de hand van de indicatoren beschreven bij de meetbare impact van elke opdracht. De MRDH verzamelt de beschikbare data, voert de analyse uit om de voortgang te bepalen en signaleert/adresseert aandachtspunten. De informatie wordt ook met de individuele gemeenten en andere partners gedeeld, die kunnen het gebruiken bij vorming of aanscherping van het lokale beleid en om de uitvoering bij te sturen. Daarnaast evalueren tussentijds we de koers en opdrachten van de Strategische Agenda in relatie tot nieuwe ontwikkelingen en inzichten om zo wendbaar, flexibel en adaptief te blijven.

Public Affairs
Naast de reguliere overleggen vanuit de inhoud heeft ook Public Affairs een rol in het behalen van onze resultaten. Dat vindt soms ad-hoc plaats, omdat vraagstukken snel actueel worden. Tegelijkertijd vraagt deze Strategische Agenda ook een structurele Public Affairs Aanpak (PAA). Langs de lijnen van de zes opdrachten zal een lobbyagenda worden opgesteld inclusief verhoging van de BDU-gelden.

Financieel-economische instrumenten

Procesmiddelen: van beleid naar uitvoering
Met de programma's, procesbegeleiding bij de initiatief- en planuitwerkingsfase en onderzoeksmiddelen stimuleert de MRDH dat het gezamenlijk ontwikkelde beleid tot uitvoering komt. De MRDH ondersteunt en helpt één of meerdere individuele gemeenten met het opstellen van een analyse, maken van een schetsontwerp voor een regionale project of met het uitvoeren van een onderzoek. De werkorganisatie vult dit in en bekijkt hoe zij voor meerwaarde kan zorgen als de individuele gemeenten met een verzoek komen.

Bijdrageregeling Economisch Vestigingsklimaat
Voor bijdragen vanuit Economisch Vestigingsklimaat is via de bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2020 circa 6 miljoen per jaar beschikbaar. Deze wordt gevoed door de gemeentelijke inwonersbijdrage van de 21 gemeenten aan Economisch Vestigingsklimaat. Hiervoor dragen de gemeenten jaarlijks projecten aan die in aanmerking kunnen komen voor een bijdrage uit deze regeling. Daarbij is geen sprake van een meerjarig perspectief en zijn de bijdragen jaarlijks en eenmalig. In de bijdrageregeling vindt nog geen over-programmering plaats en is afwegen en prioriteren niet aan de orde. De bijdrageregeling is inhoudelijk in lijn gebracht met de Strategische Agenda. De toegankelijkheid, werking en het administratieve proces van de bijdrageregeling zijn verbeterd.

De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat verleent bijdragen aan gemeenten voor projecten die de economische kracht en het woon- en leefklimaat van de metropoolregio verder versterken. Daarbij is de voorwaarde dat de projecten bijdragen aan de versterking van opdrachten 2 en 4 uit de Strategische Agenda.

Subsidieverordening Vervoersautoriteit
De Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag verleent subsidies voor verkeer- en vervoerprojecten. Het gaat om subsidies voor aanleg van infrastructuur, het beïnvloeden van rij- en reisgedrag, exploitatie van het openbaar vervoer en voor sommige pilots. Deze subsidies worden voornamelijk bekostigd vanuit de beschikbare BDU gelden. Een voorwaarde voor het verkrijgen van een subsidie is dat het een regionaal doel moet bevorderen of dienen, zoals beschreven in de Strategische Agenda. Voor de subsidieverordening en de uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit geldt dat aanvragers aangeven wat de bijdrage van het project is aan de opdrachten van de geactualiseerde Strategische Agenda.

Voor investeringen op het gebied van verkeer en openbaar vervoer was de afgelopen jaren ongeveer 20%, oftewel € 100 miljoen, beschikbaar van de totale MRDH begroting. De trend is dat deze vrije ruimte steeds kleiner wordt en bij gelijkblijvende BDU deze trend zich door zet. De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare investeringsmiddelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken en/of prioriteiten moeten stellen. Bij het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Voor Kleine projecten (< € 10 miljoen subsidiabele kosten) wordt jaarlijks een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. Grote projecten (> €10miljoen subsidiabele kosten) doorlopen vijf fases.

Uitvoeringskracht vergroten: een eigen pool van experts voor regionale projecten
De uitvoeringskracht van gemeenten staat onder druk. Het ontbreken van menskracht en kennis zien we steeds vaker terug bij overheden. Daarmee ontstaat het risico dat de economische en maatschappelijke achterstand in onze regio onvoldoende wordt ingelopen of zelfs verslechterd. Door extra uitvoeringskracht te organiseren met behulp van een flexibele schil vanuit de MRDH geven we structurele vorm aan ondersteuning van individuele gemeenten bij de uitvoering van regionale projecten. Een pool van experts (zoals procesmanagers, projectleiders en subsidie-adviseurs) is tegen kostprijs beschikbaar om bijvoorbeeld het procesmanagement van de realisatie van een Metropolitane fietsroute uit te voeren of een regionale verkenning te leiden. Door deze pool blijft de kennis in de regio, organiseren we het goedkoper dan individuele, externe inhuur en realiseren we sneller resultaat voor onze inwoners.

Juridische instrumenten

Vergunningverlening
De MRDH is wettelijk verantwoordelijk voor de veiligheid bij de aanleg, het onderhoud en het gebruik van het spoor voor tram, metro en RandstadRail. Om die veiligheid te waarborgen, verlenen wij vergunningen aan die partijen die op en rond het spoor werken of activiteiten verrichten.

Concessies
De MRDH is concessieverlener van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in onze gemeenten. Hiervoor verleent de MRDH-concessies aan vervoerbedrijven en verstrekt zij subsidies voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Het gaat om openbaar vervoer per bus, tram en metro. Een concessie is het exclusieve recht om openbaar vervoer uit te voeren in een gebied. Een vervoerbedrijf heeft een concessie nodig om openbaar vervoer te mogen aanbieden. De MRDH verbindt kwaliteitseisen aan concessies. Deze staan in het Programma van Eisen van de betreffende concessie. Belangrijke kwaliteitseisen zijn:

- de frequentie waarop bus, tram of metro moeten rijden;
- het geven van reisinformatie;
- de toegankelijkheid van de voertuigen;
- de verbindingen die een vervoerbedrijf minimaal moet aanbieden.

Overeenkomsten
In het proces van beleid naar uitvoering werken we vaak met meerdere partners samen aan het behalen van de opdrachten. Om dit proces effectief en efficiënt in te richten en daarmee resultaat te behalen, maken we gebruik van convenanten en (bestuurs-)overeenkomsten om de onderlinge afspraken, taakverdeling en verantwoordelijkheden goed vast te leggen. Het proces om te komen tot een overeenkomst begeleidt de MRDH met procesmanagement, zoals bij het programma Metropolitane fietsroutes.

Samen aan de slag!

Colofon

Bus:

	De dienstregeling 2022, die van kracht is sinds afgelopen 22 augustus wordt in 2023 voortgezet.

RET Start 9 januari 2023

Tram:

Lijn 4	Voortzetten inkorting tramlijn 4 tot Heemraadsplein. Vanaf begin 2022 is tramlijn 4 vanwege werkzaamheden ingekort tot Heemraadsplein i.p.v. Marconiplein. De meeste haltes op het vervallen traject van lijn 4 bleven echter bediend met lijn 8, alleen vanaf de halte Ruilstraat ontstond een extra loopafstand van 300 meter. Omdat de gevolgen van de inkorting op deze manier beperkt bleven, is het voorstel om deze inkorting in 2023 voort te zetten en de hiermee vrijkomende middelen in te zetten om de frequentieverlaging op de drukke lijnen 21 en 24 deels ongedaan te maken.
Lijn 21/24	Verhoging frequentie lijn 21/24 middagspits. In het Transitieplan is vanaf 2021 de frequentie overdag op diverse tramlijnen verlaagd. De (drukke) lijnen 21 en 24 (De Esch – Schiedam Woudhoek resp. Vlaardingen Holy) reden voorheen beide 4 x per uur, in het Transitieplan is dit 3 x per uur geworden. Gevolg hiervan is dat reizigers langer moeten wachten, maar ook dat de trams soms erg vol zitten, met name op het traject naar Woudestein (Erasmus Universiteit). Met de vrijkomende inzet van lijn 4 is het mogelijk hier de frequentie in de brede middagspits (ca 14.00 uur – 18.00 uur) weer op het oude niveau van 4 x per uur te brengen.

Metro:
geen wijzigingen

Start 6 maart 2023

Bus:

Ridderkerk:

Lijn 142	Op zaterdag gaan alle ritten van lijn 142 van/tot de halte Sporttunnel rijden, zodat lijn 142 op dit traject dezelfde route en haltes bedient als lijn 144. Dit is makkelijker voor de reizigers en geeft een betere bediening aan de (drukke) haltes Dillenburgplein, Juliana van Stolbergstraat en Oranjestraat. Gevolg is wel dat lijn 142 de haltes Randweg en Politiebureau (beide met 7 in/uitstappers) niet meer bedient.
Lijn 143	De route wordt verlengd tot Sporthal Drievliet, via de Jan Luykenstraat en Vlietlaan. Hiermee krijgen meer reizigers een rechtstreekse verbinding met Keizerswaard en Lombardijen (station, ziekenhuis). Lijn 143 komt dan niet meer bij de haltes Hortensiastraat (gem. 3 instappers per dag, halte wordt ook bediend door lijn 146) en Geerlaan (gem. 8 instappers per dag, halte Hortensiastraat ca 300 m loopafstand).
Lijn 144	In de avonduren en op zondag wordt de route verlengd vanaf het Koningsplein tot de Jan Luykenstraat, zodat deze halte ook in de ‘stille uren’ bediend wordt.
Lijn145	Lagere frequentie in de middagspits tussen Kralingse Zoom en Drievliet, zodat hier 3 ritten per uur gaan rijden (ipv 4). Deze middagspitsritten hebben een gemiddelde bezetting van 10 a 15 reizigers, waardoor de lagere frequentie ruimschoots volstaat. De frequentie naar Dordrecht blijft ongewijzigd.
Lijn146	Lagere frequentie in de middagspits in de richting Zuidplein: hier gaan 4 ipv 6 ritten per uur rijden. In deze ‘tegenspitsrichting’ zijn er 5 a 10 reizigers per rit.

Barendrecht:

Algemeen	Sinds 2021 rijdt lijn 283 via station Barendrecht, om zo reizigers vanuit Carnisselande een verbinding met de trein te bieden. De aangepaste route wordt uitgevoerd als pilot met een (tijdelijke) bijdrage van de gemeente Barendrecht. Afgesproken is dat de pilot twee jaar zou duren. Op dit moment (voorjaar 2022) maken ca 30 reizigers per dag gebruik van de stationsbediening. Omdat we verwachten dat dit aantal nog verder kan toenemen, wil RET de bediening van het station ook volgend jaar voortzetten. Om dit mogelijk te maken moet wel elders iets geschrapt worden. Dit leidt tot de volgende voorstellen:
Lijn 84	• De periode waarin de middagspitsfrequentie (4/uur) gereden wordt, zal iets verkort worden waardoor de avondspitsfrequentie (2/uur) eerder ingaat • Op zondagavond vervalt de laatste rit vanuit Barendrecht naar Zuidplein (gebruik 0 a 1 reiziger).
Lijn 183	• De eerste rit op werkdagen ri Zuidplein start in Barendrecht ipv Keizerswaard • ’s avonds na 19 uur en zaterdag voor 9 uur wordt tussen Zuidplein en Keizerswaard 1 x per uur ipv 2 x per uur gereden. Tussen Zuidplein en Portland rijdt ook lijn 82 (2/uur), tussen Keizerswaard en Kralingse Zoom rijdt ook lijn 83 (eveneens 2/uur).
Lijn 283	Handhaven huidige route via station Barendrecht

		Hieronder staan de overige ‘kleine wijzigingen’ die RET voornemens is door te voeren. Daartoe behoort ook de voortzetting van een proef die al in 2022 is ingegaan, met een extra vroege en late rit naar de Eemhaven ten behoeve van werknemers.
Vlaardingen:	Lijn 56	Laatste rit vanaf Holy ri Vlaardingen West gaat iets later rijden (om zo betere aansluiting vanaf metrolijn B te bieden)
Rotterdam:	Lijn 63	Eerste rit vanaf Hoogvliet metro om ca 6:15 ipv 5:45 (al in 2022 doorgevoerd)
	Lijn 68	• Extra ritten in de vroege zondagochtend tussen Pendrecht en Zuidplein, zodat de eerste reismogelijkheid rond 8:30 komt te liggen • Laatste rit vanaf Heijplaat ri Zuidplein om ca 23:30 ipv 0:00 uur (al in 2022 doorgevoerd)
	Lijn 69	Voortzetting van een proef die al in 2022 is ingegaan, met een extra vroege en late rit naar de Eemhaven ten behoeve van werknemers: Extra ritten vanaf Zuidplein ca 5:30 uur tot Eemhaven, en vanaf Eemhaven ca 0:15 uur tot Zuidplein.
	Lijn 83	Extra ritten in de vroege zaterdagochtend tussen Keizerswaard en Kralingse Zoom (start dienstregeling rond 8:00 uur). Betekent dat reizigers uit Oud IJsselmonde eerder naar Kralingse Zoom (met overstap op de metro naar het stadscentrum) kunnen reizen.
Albrandswaard:	Lijn 65/79	RET is in gesprek met de onderwijsinstellingen in Kijfhoek en Rhoon over aanpassing van de bustijden op de (veranderde) lestijden. Mogelijk volgt hieruit ook een verschuiving van ritten tussen lijn 79 en 65.
Algemeen:		Aanpassen tijdvak ochtend- en middagspits op diverse lijnen (waaronder 67, 72, 143), waardoor de spits een rit eerder of later kan beginnen of eindigen.

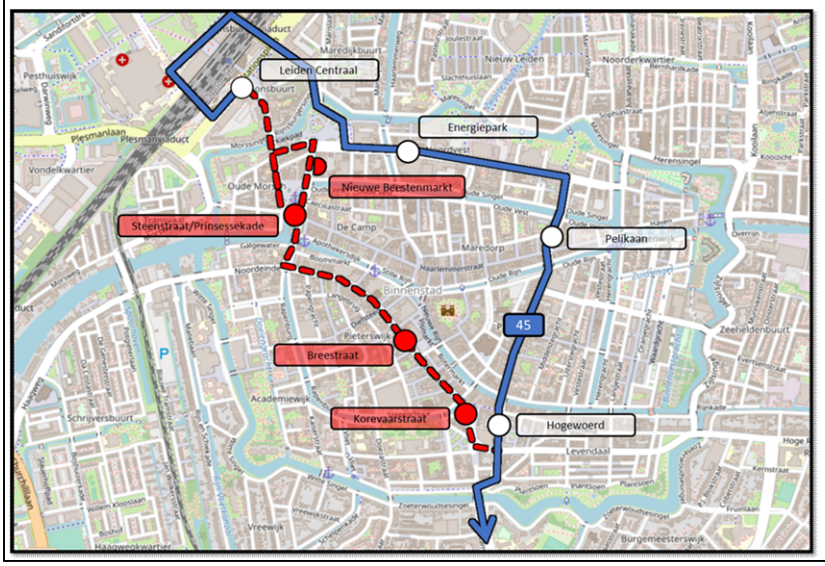
EBS Start 8 januari 2023

Bus Haaglanden Streek:

Lijn 42/46 wordt lijn 46	Om bezoekers van Duinrell vanuit Leiden en de noordelijke Randstad beter van dienst te zijn verleggen wij het eindpunt van lijn 42 naar Duinrell. Op deze manier kan er met een naadloze overstap op station Voorschoten ook vanuit het noorden naar Duinrell gereisd worden, de reistijd neemt daarbij ook af. Nu moet er nog gereisd worden met lijn 43 naar Wassenaar waarbij er geen goede overstap geboden kan worden tussen deze lijn en lijn 44 naar Duinrell. Met dit nieuwe eindpunt wijzigt de route binnen Wassenaar ook, komende vanaf Voorschoten wordt er na de halte Van Oldebarneveltweg gereden via de Van Zuylen Nijeveltstraat en Storm van ’s-Gravenzandeweg. Nieuwe haltes zijn Johan de Wittstraat, Dr. Mansveltkade en Duinrell. De haltes Stadhoudersplein, Van Duivenvoordelaan en Starrenburglaan komen te vervallen voor lijn 42, overige lijnen blijven hier wel stoppen. In- en uitstappers van de halte Stadhoudersplein hebben op loopafstand een alternatief in de halte Van Oldebarneveltweg, vanaf de overige vervallen haltes voor lijn 42 kan met lijn 44 naar de Van Oldebarneveltweg worden gereisd om over te stappen op de lijn naar Voorschoten. Naast de nieuwe route wijzigt ook het lijnnummer. Met ingang van de nieuwe dienstregeling worden lijn 42 en 46 samengevoegd onder één lijnnummer 46. Zo ontstaat er een doorgaande verbinding tussen Voorburg, Leidschendam (Mall of the Netherlands), Voorschoten, Wassenaar en Duinrell. De vernieuwde lijn 46 zal 7 dagen per week naar Duinrell gaan rijden. Om dit mogelijk te maken zal lijn 46 eerder stoppen met rijden dan in de huidige dienstregeling, In 2023 zullen de laatste ritten rond 19:30 vertrekken, dat is nu nog rond 21:00. Gezien de lage gemiddelde bezetting van de vervallen ritten (gem. onder de 5) verwachten wij geen grote aantallen klachten, ook omdat er veel alternatieven zijn voor lijn 46. 



Lijn 45	In het centrum van Leiden gaat lijn 45 via een nieuwe route naar het Centraal Station rijden. Deze wijziging is vanwege de wens van de gemeente Leiden om het aantal busbewegingen door de Breestraat te halveren. In de nieuwe situatie gaat lijn 45 net als R-netlijn 400 via de HOV-centrumroute rijden. De reistijd zal hierbij gelijk blijven aan de huidige dienstregeling. Op onderstaand kaartje zijn de nieuwe en de vervallen route te zien, ook staan de nieuwe en oude haltes vermeld. Reizigers met bestemming Breestraat kunnen uitstappen op de nieuwe halte Hogewoerd of kunnen overstappen op één van de stadslijnen van Arriva die door de Breestraat blijven rijden.



Naast bovengenoemde wijzigingen houden wij de rijtijden up-to-date en voeren wij deze zoals elk jaar door in de dienstregeling. Daarnaast houden wij nauwlettend in de gaten waar de bezetting in de bussen te hoog wordt en zullen wij daar waar nodig versterkingsritten toevoegen.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Aan de colleges van burgemeester en wethouders
van de 23 gemeenten van de MRDH

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Gertjan Nijsink
uw kenmerk
-
ons kenmerk
95580

projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 143

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

bijlage(n)
2

Datum
26 oktober 2022

Onderwerp
Transitieprogramma OV en corona

Geachte colleges,

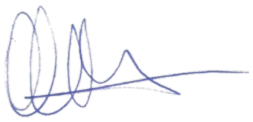
De gevolgen van de coronapandemie hebben een langdurig en fors financieel effect op het OV-systeem. Daarom heeft de Bestuurscommissie Vervoerautoriteit (BcVa) van de MRDH op 12 oktober 2022 een aantal besluiten genomen die in 2023 en 2024 nodig zijn om dit effect zo goed mogelijk op te vangen. In deze brief informeren wij u hierover.

Het Rijk heeft een financiële vangnetregeling (TVOV) in 2023 aangekondigd, maar de precieze voorwaarden daarvan zijn nog niet bekend. Daarom heeft de BcVa nog geen besluiten genomen over het al dan niet gebruik maken van deze regeling en evenmin over de (daaraan gerelateerde) besteding van de eigen financiële middelen van de MRDH om het coronatekort te verminderen. Naar verwachting zal het Rijk de TVOV-regeling formeel publiceren eind oktober 2022. Daarna zal besluitvorming door de BcVa plaatsvinden, waarschijnlijk in de BcVa-vergadering van 16 november 2022.

De BcVa heeft op 12 oktober 2022 geconstateerd dat de corona-opgave in het openbaar vervoer onverminderd groot is. Daarom heeft de BcVa het eerdere maatregelenpakket dat is vastgesteld in het Transitieprogramma OV en corona verlengd met de jaren 2023 en 2024. De BcVa constateert dat de concessiehouders, ondanks de nog resterende tekorten, geen voorstellen hebben gedaan voor aanvullende maatregelen in 2023 en 2024. Daarom stelt de BcVa geen aanvullende herijkingsmaatregelen vast. Wel stemt de BcVa in met de door de concessiehouders voorgestelde vervoerkundige wijzigingsvoorstellen voor 2023 (zie bijlage 2). Dit zijn vervoerkundige optimalisaties bij een gelijkblijvend productieniveau per OV-concessie. De BcVa constateert dat er nog onzekerheid is over de mate waarin het reizigersherstel de komende periode zal plaatsvinden. De BcVa zal daarom uiterlijk 1 april 2023 bezien of de reizigersaantallen aanleiding geven tot nieuwe besluitvorming over OV en corona.

Met vriendelijke groet,

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

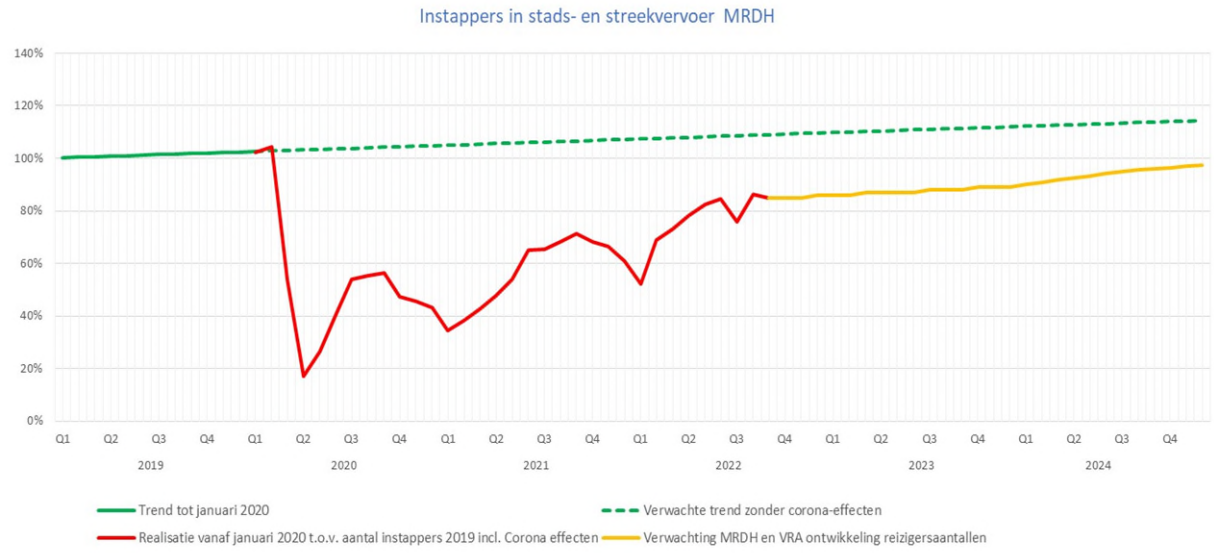


J.W. Immerzeel
secretaris

Bijlage 1: besluitvorming BcVa 12 oktober 2022

Actualiteiten:

In de openbare collegebrief van 19 juli 2022 is de (toen) laatste stand van zaken beschreven. De reizigersaantallen stabiliseerden zich rond de 82% van het aantal instappers in dezelfde periode in 2019. Sindsdien wordt een nauwkeurige vergelijking van reizigersaantallen bemoeilijkt door de zomervakantie: de vakantieperiode in 2022 wijkt af van die in het vergelijkingsjaar 2019, waardoor de gebruikelijke vergelijking op maandniveau een vertekend beeld oplevert. Bovendien waren er in de zomerdagen stakingen in het openbaar vervoer, die zorgden voor minder reizigers op de betreffende dagen. Dat zorgt ervoor dat de onderstaande figuur met voorzichtigheid moet worden geïnterpreteerd.



Cruciaal zal zijn welke ontwikkeling de reizigersaantallen maken in het najaar 2022. Dan zal duidelijker worden of de aannames die gehanteerd worden voor 2023 en daarna, realistisch zijn.

Per concessie zijn er verschillen. In september 2022 bedragen de reizigersaantallen ten opzichte van dezelfde periode in 2019:

Rail Rotterdam (RET)	87%
Bus Rotterdam (RET)	74%
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	78%

Rail Haaglanden (HTM)	83%
Bus Haaglanden Stad (HTM)	87%
Bus Haaglanden Streek (EBS)	93%

Het personeelstekort blijft onverminderd bestaan. Daarom zijn de na de zomervakantie geplande opschalingen slechts beperkt uitgevoerd vanwege gebrek aan voldoende personeel. De personeelstekorten worden veroorzaakt door een buitengewoon hoog ziekteverzuim (deels covid en long-covid) en een krappe arbeidsmarkt, waardoor er vacatures openstaan er ook minder flexibele inhuur mogelijk is. Vooralsnog leiden de afschalingen niet tot capaciteitsproblemen, omdat het aantal reizigers nog niet op het oude niveau is teruggekeerd.

De MRDH-organisatie monitort de situatie en informeert de BcVa indien zich wijzigingen voordoen.
Ondanks de inspanningen die de vervoerbedrijven leveren, zal het personeelstekort naar verwachting voortduren tot in ieder geval een groot deel van 2023. De metropoolregio is daarin niet uniek: ook elders in het stads- en streekvervoer doet zich deze situatie voor, en hetzelfde geldt voor de Nederlandse Spoorwegen die vanwege personeelstekort fors moet afschalen.

Onverminderd grote corona-opgave

De verwachte financiële opgave voor de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven in 2023 en 2024 (samen) als gevolg van lagere reizigersinkomsten bedragen naar verwachting:

Totaal (alle bedragen € mln.)	**RET**	**HTM**	**EBS**	**Totaal**
Financiële opgave 2023	49,0	13,1	6,6	68,7
Financiële opgave 2024	45,0	11,5	7,7	64,2
Financiële opgave 2023 en 2024 totaal	**94,0**	**24,6**	**14,3**	**133,0**

Dit betreft het verschil in verwachte reizigersinkomsten als gevolg van corona tussen de concessieafspraken pre-corona en de meest actuele inschatting van de inkomsten in 2023 en 2024. Deze bedragen wijken om een paar redenen af van de bedragen die op 6 juli 2022 aan de BcVa zijn gepresenteerd:

- Bij RET is door MRDH een correctie gedaan op de gepresenteerde opgave omdat in eerder genoemde tekorten ook andere aspecten waren meegenomen die in voorliggende agendapost buiten beschouwing worden gelaten.
- HTM en EBS hebben hun prognoses wat betreft reizigersopbrengsten in 2023 en 2024 geactualiseerd en gaan nu uit van hogere reizigersopbrengsten dan waarmee is gerekend in juli 2022.Vóór de zomer is een opgave gepresenteerd die is gebaseerd op 85% reizigersopbrengsten in 2023 en 95% in 2024, ten opzichte van 2019. Inmiddels gaan de vervoerbedrijven uit van:
    - RET: 85% in 2023, 89% in 2024;
    - HTM: 95% in 2023, 96% in 2024;
    - EBS: 93% (VPR) en 91% (Haaglanden Streek) in 2023.

De grote verschillen tussen de vervoerbedrijven worden niet alleen verklaard door verschillende inschattingen van het reizigersherstel, maar ook door de aard van de concessie-afspraken. In de business cases van RET (Rail) en EBS werd pre-corona gerekend met een jaarlijkse groei van reizigersopbrengsten. Dat betekent ook: als weer 100% van de reizigersopbrengsten van 2019 bereikt wordt, is de financiële opgave nog niet voorbij, omdat die groei nog steeds gemist wordt. Niet in bovenstaand overzicht opgenomen maar wel relevant om te melden is dat de lagere reizigersinkomsten ook gevolgen hebben voor het Kwaliteitsfonds van HTM. Dit is een fonds dat gevuld zou worden met de reizigersopbrengsten uit de pre-corona verwachte groei. Dit fonds is geen onderdeel van de concessie-businesscase en blijft daarom in de voorliggende agendapost buiten beschouwing, maar het niet / minder gevuld raken van dit fonds beperkt wel de investeringsruimte voor HTM.

Ook als de coronapandemie voorbij is, blijft er een onverminderd grote corona-opgave voor het openbaar vervoer. De langdurig lagere reizigersaantallen en het verwachte structurele effect van gewijzigd reisgedrag zullen ook in 2023 en 2024 een forse financiële impact hebben.

De BcVa heeft daarom op 12 oktober 2022 geconstateerd dat de corona-opgave onverminderd groot is, door langdurig lagere reizigersopbrengsten en verminderde rijkssteun. Deze constatering is van belang voor de besluiten die vanwege deze corona-opgave genomen moeten worden.

Verlenging bestaande maatregelenpakket ‘OV en corona’

Op verschillende eerdere momenten heeft de BcVa een maatregelenpakket 'OV en corona' vastgesteld en aangepast. Daarbij heeft de BcVa op 24 maart 2021 uitgesproken: "De maatregelen zijn tijdelijk van aard (tot eind 2022), tenzij de BcVa besluit tot verlenging". Omdat duidelijk is dat de corona-opgave niet eindigt per eind 2022, heeft de BcVa op 6 juli 2022 besloten:

> *Aan de concessiehouders opdracht te geven om, met het oog op een besluit over het al dan niet verlengen van eerder genomen (tijdelijke) maatregelen in het Transitieprogramma, zo goed mogelijk de effecten van de nu toe genomen maatregelen in kaart te brengen en ook alternatieve keuzemogelijkheden en daarbij behorende consequenties inzichtelijk te maken.*

Inmiddels hebben HTM, RET en EBS hun herijkingsvoorstellen voor 2023 en 2024 ingediend. Over de eerder genomen maatregelen constateren de vervoerbedrijven dat deze maatregelen de beoogde effecten hebben gerealiseerd, dat zich geen capaciteitsproblemen voordoen en dat het niet mogelijk is om alternatieve maatregelen voor te stellen die met minder (reizigers)impact hetzelfde financiële resultaat opleveren.
Wat betreft het politiek meest besproken onderwerp, de opheffing van 13 tramhaltes in de Haagse regio, levert HTM een uitgebreide analyse van de effecten. Conclusie is dat de opheffing van de tramhaltes niet heeft geleid tot reizigersverlies: reizigers maken nu gebruik van een halte eerder of later. De opheffing van haltes levert voor alle doorgaande reizigers reistijdwinst op. Voor HTM betekent de opheffing dat de exploitatiekosten lager worden, en daarmee wordt de beoogde bijdrage geleverd aan de vermindering van het coronatekort.

Als alternatief voor de opheffing van de tramhaltes die in 2021 plaatsvond benoemt HTM dat de volgende vervoerkundige aanpassingen gezamenlijk nodig zouden moeten zijn:
- Permanent inkorten buslijn B23 tussen Scheveningen en Colijnplein (traject Colijnplein – Kijkduin in de zomer vervalt);
- Permanent opheffen nachtbus; en
- Permanent inkorten buslijn B22 tussen station Rijswijk en Duindorp (traject station Rijswijk – De Schilp vervalt).

Daarbij maakt HTM direct de kanttekening dat dit onwenselijk is. HTM motiveert dit als volgt:

> *In geval van doorvoering van de 3 alternatieve maatregelen worden per kalenderdag in totaal circa 1.300 reizigers gedupeerd. Bij het inkorten van bus 23 vervalt de rechtstreekse verbinding naar Kijkduin in de zomer en vervallen in deze periode 7 halten voor bus 23. Dit betekent dat 300 reizigers per dag in de zomermaanden alleen met minimaal één extra overstap naar en van Kijkduin kunnen reizen. Dit betekent een verslechtering van de bereikbaarheid van Kijkduin per openbaar vervoer. Met het inkorten van bus 22 vervallen 7 halten. De 450 dagelijkse gebruikers van deze halten zullen gemiddeld 400 meter verder moeten lopen om bij alternatieve halten van bus 23 en streekbus 30 te komen. In geval van het permanent opheffen van de nachtbus is er geen bediening meer op vrijdag en zaterdagnacht vanuit het centrum van Den Haag naar de regio. Per weekend maken 1.100 reizigers gebruik van de 6 nachtbuslijnen. Reizigers zijn dan aangewezen op fiets, auto of deelmobiliteit.*

Deze drie maatregelen leiden tot een verslechterd OV-aanbod en verlies van reizigers. Het overslaan van 13 halten heeft niet geleid tot een reizigersverlies, en is er juist een grote groep reizigers die profijt heeft van een snellere reis.

De BcVa constateert dat dit alternatief ook niet in lijn is met de beleidskeuze die op 18 mei en 6 juli 2022 door de BcVa is gemaakt, namelijk om het vervoeraanbod zo veel mogelijk op de vervoervraag te laten aansluiten en de knop 'dienstregeling' in principe buiten beschouwing te laten.

Aangezien de corona-opgave in 2023 en 2024 onverminderd groot is, heeft de BcVa ingestemd met de gevraagde verlenging van het bestaande maatregelenpakket in 2023 en 2024.
Daarbij maakt de BcVa een paar kanttekeningen:
- Zoals al het geval was in 2021 en 2022, zal ook in 2023 en 2024 halfjaarlijks het Transitieprogramma OV en corona worden herijkt. Indien nodig of mogelijk kunnen maatregelen dan worden bijgesteld;
- Ontwikkelingen in reizigersaantallen of wat betreft beschikbaar personeel kunnen ertoe leiden dat vervoerkundige maatregelen moeten worden aangepast. Zie ook de alinea 'Eventele nieuwe besluitvorming vanwege reizigersaantallen' verderop in deze brief.

<u>Geen aanvullende maatregelen in 2023 en 2024:</u>

Omdat er een grote kans was dat het eerder vastgestelde maatregelenpakket onvoldoende zou zijn gezien de opgaven in 2023 en 2024, heeft de BcVa op 6 juli 2022 besloten:

Voor het realiseren van het daarna nog resterende deel van de financiële opgave aan de concessiehouders opdracht te geven om te komen tot concrete voorstellen, waarbij de volgende randvoorwaarden gelden:
a. Het voorgestelde pakket dient in lijn met het Afwegingskader van 28 oktober 2020 te bestaan uit een evenwichtig pakket van maatregelen, waarin duidelijk wordt dat de opgave primair wordt opgevangen door de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven, en pas voor zover onvermijdelijk door maatregelen met zo beperkt mogelijke klantimpact;
b. Het voorgestelde pakket dient te bestaan uit maatregelen die recht doen aan de financiële opgave voor 2023 en 2024 en die ruimte bieden voor het faciliteren van de verwachte groei en het benodigde herstel van het OV-gebruik in de periode daarna;
c. Conform het BcVa-besluit van 18 mei 2022 dient de knop 'dienstregeling' in principe buiten beschouwing te worden gelaten;
d. Ten minste dient te worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de opgave mede te realiseren door middel van de andere knoppen 'overige maatregelen' die benoemd zijn in het Transitieprogramma van 24 maart 2021: tariefmaatregelen, met daarbij speciale aandacht voor doelgroepen voor wie een hoger tarief een (extra) belemmering vormt om het OV te gebruiken, sociale veiligheid, latere instroom ZE-bussen, latere vervanging van trams.

Aan de concessiehouders en de manager OV opdracht te geven om uiterlijk 31 augustus 2022 op basis van bovengenoemde knoppen en voorwaarden en aan de hand van de beoordelingscriteria van het Afwegingskader van 28 oktober 2020 te komen tot concrete voorstellen met goed uitgewerkte herijkingsmaatregelen 2023 die kunnen worden behandeld in de BcVa-vergadering van 21 september 2022.

Daarmee bood de BcVa aan de opbrengstverantwoordelijke concessiehouders de mogelijkheid om hun verliezen in 2023 en 2024 te beperken, mits voldaan werd aan de gestelde voorwaarden. Aan de concessiehouders is daarbij gevraagd om zelf een zo actueel mogelijke prognose te maken wat betreft de verwachte financiële opgave in 2023 en 2024.

HTM rekent er op dat de reizigersaantallen in 2023 95% en in 2024 96% ten opzichte van 2019 zullen zijn. Het eerder vastgestelde maatregelenpakket voorzag in het oplossen van het financiële tekort omdat de BVOV 2021 en 2022 niet aanvulden tot 100%, maar slechts tot 93%. Nu HTM er op rekent dat deze 93% vanaf 2023 wordt gerealiseerd, volstaat gebruikmaking van eerder door MRDH toegezegde bijdragen (o.a. de 27,5%-regeling) en verlenging van het bestaande maatregelenpakket. Verdere aanvullende maatregelen zijn dan niet meer nodig. Alleen als de reizigersopbrengsten in de praktijk lager zijn dan 93% ontstaat er voor HTM een financieel tekort.

De situatie bij EBS en RET verschilt van die van de HTM. Enerzijds heeft dat te maken met de lagere inschattingen die zij maken wat betreft het reizigersherstel: een lagere inschatting betekent een hogere financiële opgave. Anderzijds wordt het verschil verklaard door de aard van de concessieafspraken (groeidoelstellingen).

In de herijkingsvoorstellen die EBS en RET hebben ingediend bij de MRDH, benoemen ze wel een aantal onmogelijkheden en onwenselijkheden wat betreft de mogelijke aanvullende herijkingsknoppen die de BcVa heeft benoemd op 6 juli 2022, maar doen zij verder geen concrete aanvullende voorstellen. RET stelt wel voor om in 2024 het coronatekort met € 2 mln. te verminderen met bedrijfsinterne maatregelen. EBS geeft aan financiële mogelijkheden te zien indien afspraken gemaakt kunnen worden over verlenging van haar beide OV-concessies, maar geeft nog geen uitwerking en onderbouwing hiervan. Voor de resterende tekorten doen EBS en RET een beroep op aanvullende financiële bijdragen van de MRDH. Deels is hiervoor ruimte: de MRDH heeft de zogenaamde ‘27,5%-regeling’ waarover besluitvorming plaatsgevonden heeft; op basis daarvan hebben vervoerbedrijven recht op een financiële bijdrage ter vermindering van het tekort (zie beslispunt 5). Verzoeken voor verdergaande financiële bijdragen vanuit MRDH vallen echter buiten de scope van de op 6 juli 2022 geformuleerde opdracht. Voor zover er sprake is van aanvullende financiële middelen bij de MRDH worden deze reeds beschikbaar gesteld (zie beslispunten 4 en 5).

Daarnaast heeft de MRDH in 2020, 2021 en 2022 reeds een groot aantal maatregelen heeft genomen om het coronatekort bij de vervoerbedrijven te verminderen:

- Doorbetalen 100% exploitatiesubsidies ondanks lager vervoeraanbod, ook in 2023;
- Ruimte om met besparingen op Sociale Veiligheid en assets het exploitatietekort te verminderen;
- Stimuleringsmaatregelen ter hoogte van maximaal 66,7 mln. euro (arbeidsmarkt, nieuwe betaalwijzen etc.);
- Geen boetes voor niet-gereden kilometers;
- 27,5%-regeling: over elke euro die de concessiehouders besparen met maatregelen die in 2021 en 2022 zijn genomen in het kader van het Transitieprogramma geeft MRDH 27,5 cent extra subsidie.

Voor RET bedraagt het totale financiële effect van deze maatregelen tot nu toe ruim 70 miljoen euro. Voor HTM en EBS is dit respectievelijk orde van grootte 45 en 10 miljoen euro. Dit is de som van reeds gerealiseerde en naar verwachting nog te realiseren bijdragen die het gevolg zijn van besluitvorming in 2020, 2021 en 2022.

Aanvullend daarop heeft de BcVa op 6 juli 2022 met het oog op 2023 en 2024 besloten:

- Om ruimte te bieden voor (verdere) aanvullende maatregelen ‘op straat’;
- Om een aanvullende bijdrage van maximaal 37 mln. euro beschikbaar te stellen.

Binnen de (financiële) begrenzingen die ze heeft, verleent MRDH daarmee maximale medewerking aan de concessiehouders om hun tekorten te verminderen.

De BcVa constateert dat er geen voorstellen zijn gedaan voor aanvullende maatregelen met klantimpact (sociale veiligheid, tarieven, latere invoering elektrische bussen, latere vervanging trams etc.) in 2023 of 2024. Daarom is er voor MRDH geen aanleiding om dergelijke maatregelen te nemen, ondanks de nog resterende tekorten bij de vervoerbedrijven, in ieder geval bij RET en EBS. Voor HTM is er in 2023 en 2024 naar verwachting geen tekort als gevolgen van lagere reizigersopbrengsten door corona. Wel benoemt HTM dat er investeringsruimte ontbreekt voor verwachte groei-investeringen, zoals de aanschaf van nieuwe voertuigen en remises/stallingen.

Zoals de BcVa op 6 juli 2022 heeft uitgesproken: de primaire verantwoordelijkheid ligt bij de opbrengstverantwoordelijke concessiehouders en de opgave dient primair door hen opgevangen te worden. Dat betekent dat MRDH niet verplicht is om te zorgen dat vervoerders in 2023 en 2024 op de nullijn uitkomen. Dit temeer omdat verschillende van de op 6 juli 2022 benoemde mogelijke knoppen door de concessiehouders niet worden uitgewerkt met onderbouwde voorstellen en daarmee ook politieke keuzemogelijkheden voor de BcVA ontbreken.

Er is daarbij wel een verschil tussen de situatie bij RET en EBS. Daar waar RET in staat is gesteld om in de pre-corona jaren een substantieel eigen vermogen op te bouwen met rendementen uit de MRDH-OV-concessies, is dat bij EBS niet het geval. Door ingecalculeerde opstartverliezen en daarna de coronapandemie zijn de OV-concessies van EBS tot op heden verliesgevend geweest en heeft er geen vermogensopbouw kunnen plaatsvinden.

EBS
EBS stelt voor om, naast een aanvullende MRDH-subsidie, het tekort te verminderen door het maken van afspraken over concessieverlengingen. Zonder nadere onderbouwing benoemt EBS het mogelijke financieel resultaat daarvan.
Met inachtneming van de opbrengstverantwoordelijkheid van EBS wil MRDH in overleg met EBS onderzoeken wat de mogelijkheden voor concessieverlenging zijn. Merk daarbij echter op:

- Dat verlenging van de concessie VPR juridisch slechts mogelijk is als er sprake is van substantiële investeringen in bijvoorbeeld Zero-Emissie-bussen. Ook de looptijd van een verlengde concessie (na 2030, landelijke afspraak dat in 2030 alle bussen Zero Emissie zijn) vereist dat een compleet nieuwe business case wordt opgesteld.
- Dat een concessieverlenging feitelijk betekent dat verwachte winsten in de extra concessiejaren eerder worden ingeboekt. MRDH zou deze winsten ook kunnen realiseren bij een nieuwe concessieverlening. Het is daarom niet op voorhand zo dat een concessieverlenging vanuit de optiek van de MRDH het meest geschikte instrument is.

Vervoerkundig pleit de komst van de Blankenburgtunnel er wellicht voor om meer samenhang tussen de beide EBS-concessies te realiseren. Anderzijds zijn er misschien ook mogelijkheden om de samenhang tussen de concessie VPR en de Zuid-Hollandse OV-concessie Hoeksche Waard – Goeree Overflakkee te versterken. Ook dit zal onderwerp van onderzoek zijn.
MRDH zal, met inachtneming van de opbrengstverantwoordelijkheid van de vervoerder, met EBS in gesprek gaan over dit onderwerp. Daarbij zal MRDH onderzoeken wat de inhoudelijke, juridische en financiële voor- en nadelen zijn om de EBS-concessie Voorne-Putten en Rozenburg en de EBS-concessie Haaglanden Streek te verlengen, teneinde daarmee het

opbrengstentekort voor EBS te verminderen.

RET
RET heeft aandacht gevraagd voor het structurele tekort dat zij heeft vanwege de lagere reizigersopbrengsten als gevolg van OV en corona. De voorliggende agendapost voorziet in besluitvorming voor de jaren 2023 en 2024, maar ook in de jaren daarna heeft de RET een forse opgave. MRDH wil, met inachtneming van de opbrengstverantwoordelijkheid van RET, in het kader van de herijking van de concessies met RET in gesprek gaan over een mogelijke aanpassing van de concessieafspraken over gemiste opbrengstengroei vanaf 2025, teneinde daarmee binnen de financiële mogelijkheden van MRDH en de RET het structurele tekort van RET te verminderen.

HTM
Voor HTM is van belang dat de lagere reizigersopbrengsten dan verwacht, zorgen voor minder of zelfs geen vulling van het Kwaliteitsfonds. Met de middelen uit het Kwaliteitsfonds konden kwaliteitsverbeteringen in het openbaar vervoer van HTM gefinancierd worden. HTM wil met MRDH in overleg over aanpassing van de concessievoorwaarden die voldoende investeringsruimte creëren. MRDH zal, met inachtneming van de opbrengstverantwoordelijkheid van HTM, dit gesprek aangaan.

<u>Vervoerkundige voorstellen 2023</u>

Omdat het Transitieprogramma OV en corona (met de bijbehorende periodieke herijkingsmomenten) tijdelijk de reguliere vervoerplanprocedure vervangt, heeft de BcVa aan de vervoerbedrijven gevraagd om als onderdeel van de herijkingsvoorstellen ook de vervoerkundige wijzigingsvoorstellen voor 2023 op te leveren.
Op 18 mei 2022 heeft de BcVa het uitgangspunt bepaald “dat bij het opvangen van de (verwachte) OV-groei het vervoeraanbod zo goed mogelijk moet aansluiten bij de (verwachte) vervoervraag’. Dat is op 6 juli 2022 geconcretiseerd door in de opdracht aan de vervoerbedrijven mee te gaan dat “de knop ‘dienstregeling’ in principe buiten beschouwing [dient] te worden gelaten”. Dat betekent dat er geen grootschalige verminderingen van het vervoeraanbod mogen plaatsvinden, maar vanzelfsprekend blijft er wel ruimte voor de gebruikelijke dienstregelingwijzigingen die erop gericht zijn om het vervoeraanbod zo goed mogelijk te laten aansluiten op de (verwachte) vervoervraag.

HTM heeft voor 2023 geen vervoerkundige wijzigingsvoorstellen ingediend. HTM is van plan om in 2023 het niveau van OV dienstverlening te handhaven op dat van 2022 (onder voorbehoud van het beschikbaar kunnen houden van personeel). RET en EBS doen wel een aantal wijzigingsvoorstellen, waarbij conform opdracht van de BcVa het totale productievolume ongewijzigd blijft; er vinden alleen kleine optimalisaties plaats om vervoervraag en -aanbod zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten.
Deze optimalisaties staan feitelijk los van ‘OV en corona’, maar worden in het herijkingsprogramma ingebracht bij gebrek aan reguliere vervoerplanprocedure.

Voor 2023 doet RET een aantal vervoerkundige voorstellen die vooral betrekking hebben op lijnen in Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam. Deze wijzigingen zijn door RET afgestemd met de deze gemeenten. Daarnaast stelt RET voor om tramlijn 4 in te korten. Vanwege werkzaamheden wordt momenteel al een kortere route gereden (tot Heemraadsplein in plaats van Marconiplein). RET constateert dat reizigers die te maken hebben met deze inkorting, inmiddels een goed alternatief hebben gevonden. Tegelijk constateert RET dreigende capaciteitsproblemen op een aantal ritten in de middagspits van tramlijnen 21 en 24. Daarom stelt RET voor om de route van tramlijn 4 ook na afloop van de werkzaamheden in te korten,

en de daardoor vrijkomende capaciteit in te zetten op tramlijnen 21 en 24. Dit voorstel is afgestemd met de gemeente Rotterdam.

EBS stelt een aantal dienstregeling- en routewijzigingen in Wassenaar voor op de lijnen 42 en 46, die eveneens zijn afgestemd met de betreffende gemeente. Ook bevat het voorstel van EBS op verzoek van de gemeente Leiden een routewijziging van lijn 45 in Leiden.

De BcVa heeft ingestemd met de vervoerkundige wijzigingsvoorstellen die RET en EBS hebben ingediend (bijlage 2).

Besluitvorming over rijkssteunregeling en financiële bijdrage MRDH

Het Rijk heeft het voornemen uitgesproken om met een aanvullende rijkssteunregeling de financiële tekorten als gevolg de opbrengstenvermindering vanwege corona te verminderen. Dit gebeurt door middel van het Transitievangnet OV 2023 (TVOV 2023) die de huidige Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) vervangt. Op dit moment, 12 oktober 2022, heeft het Rijk de TVOV2023-regeling nog niet gepubliceerd. Waarschijnlijk gebeurt dit eind oktober. Daarom was het voor de BcVa nog niet mogelijk om een besluit te nemen over het al dan niet gebruik maken van deze regeling en over de besteding van de eigen financiële middelen die de MRDH op 6 juli 2022 beschikbaar heeft gesteld om de corona-opgave te verminderen (maximaal 37 mln. euro voor de gehele MRDH-regio). Besluitvorming hierover zal daarom plaatsvinden nadat de TVOV-regeling is gepubliceerd, naar verwachting in de BcVa-vergadering van 16 november 2022.

Eventuele nieuwe besluitvorming vanwege reizigersaantallen

MRDH heeft steeds gerekend met 85% reizigers (en reizigersinkomsten) in 2023 en 95% in 2024; in 2025 100% van het aantal reizigers in 2019 en daarna weer een groei ten opzichte van pre-corona, hoewel structureel lager dan pre-corona verwacht door structureel gewijzigd reisgedrag van reizigers: meer thuiswerken, tele-vergaderen en onderwijs op afstand.
We constateren dat het herstel in de eerste maanden van 2022 plaatsvond dan verwacht, maar inmiddels lijkt te stagneren. Het is zeer waarschijnlijk dat in 2023 de 85% gerealiseerd kan worden, aangezien de huidige reizigersaantallen zich reeds rond de 82% bevinden. Als er verder herstel plaatsvindt, is een reële kans dat het percentage reizigers hoger uitkomt dan 85%, zoals HTM en EBS ook verwachten. Anderzijds is echter onzeker of het verdere herstel zodanig is dat de verwachte 95% in 2024, 100% in 2025 en groei daarna bereikt zullen worden.

Op 18 mei 2022 heeft de BcVa besloten het vervoeraanbod zo goed mogelijk te laten aansluiten op de vervoervraag: het is onwenselijk om in 2023 en 2024 aan openbaar vervoer af te breken wat vanaf 2025 naar verwachting weer hard nodig is (‘penny wise, pound foolish’). Vanwege de verwachte groei vanaf 2025 is ook een reservering gedaan op de exploitatieve groeigelden om de verwachte groei tussen 2025 en 2034 tijdig te kunnen faciliteren met extra vervoeraanbod.
Deze beleidskeuzes blijven onverkort staan. Voorzichtigheid is geboden bij het ter discussie stellen van eerdere beleidskeuzes: als afschalingen ertoe leiden dat minder personeel en materieel nodig is, kan dit niet zomaar ongedaan gemaakt worden indien er later toch weer herstel plaatsvindt. Uitstel of afstel van investeringen op de groei op te vangen, heeft langdurige gevolgen. Echter, wanneer we eind 2022 en in 2023 zouden zien dat er onvoldoende reizigersherstel plaatsvindt (tenzij veroorzaakt door nieuwe tijdelijke beperkende coronamaatregelen), dan roept dit de vraag op in hoeverre er sprake is van een tijdelijk

coronatekort of dat het gewijzigd reisgedrag zodanig is dat er andere beleidskeuzes gemaakt moeten worden. Structureel lagere reizigersaantallen en -opbrengsten hebben ook structurele gevolgen voor de business cases van de concessiehouders. Als de reizigersaantallen structureel fors lager blijken te zijn dan eerder verwacht, dan is er sprake van een nieuwe werkelijkheid die rechtvaardigt dat eerder genomen beslissingen ter discussie gesteld worden. Daarbij zal er samenhang moeten zijn tussen de maatregelen die worden genomen bij de OV-exploitatie (de hoeveelheid vervoeraanbod) en de investeringsbesluiten die de MRDH neemt om de (eerder verwachte) groei van de vervoervraag tijdig te kunnen opvangen.

Daarom heeft de BcVa op 12 oktober 2022 besloten om uiterlijk 1 april 2023 te bezien of de reizigersaantallen aanleiding geven tot herziening van eerdere besluiten ten aanzien van bijvoorbeeld het vervoeraanbod.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Vervoersautoriteit
23 november 2022
agendapunt 5

Onderwerp	**Vaststellen vergaderplanning adviescommissie Va 2023**
Bestuurlijk trekker	n.v.t.
Gevraagd	De vergaderplanning 2023 van de adviescommissie Vervoersautoriteit vast te stellen.
Korte inhoud van voorstel	De adviescommissie Vervoersautoriteit dient de data vast te stellen voor de reguliere vergaderingen van de adviescommissie Vervoersautoriteit. Voor 2023 wordt de onderstaande vergaderplanning voorgesteld. De planning is gebaseerd op de planning van de P&C-cyclus, de vergadercyclus van het algemeen bestuur in 2023 en is in overeenstemming met de vergaderdata van de adviescommissie EV. De vergaderingen van de (bestuurlijke) gremia zijn zo op elkaar afgestemd dat de doorlooptijd van besluiten zo kort mogelijk is. <u>Vergaderplanning 2023</u> • woensdag 22 maart 2023 • woensdag 19 mei 2023 • woensdag 21 juni 2023 • woensdag 23 augustus 2023 • woensdag 11 oktober 2023 • woensdag 29 november 2023 Het tijdstip van de vergaderingen is van 19.00 uur tot 21.00 uur, vanaf 18.30 zijn de leden welkom voor inloop voor de vergadering. <u>Locatie</u> De vergaderingen van de adviescommissie vinden plaats bij de MRDH (Westersingel 12). Indien er informatiesessies georganiseerd worden voor een onderwerp, vinden deze digitaal plaats. <u>Agenda-onderwerpen</u> Voor de adviescommissie Va zijn op dit moment de volgende onderwerpen bekend: • 22 maart - Kadernota MRDH 2024 - informerend - Proces wijziging gemeenschappelijke regeling (n.a.v. de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen) - informerend - Ov en corona – informerend over de stand van zaken, • 19 april - Strategische Agenda – adviserend (n.a.v. zienswijzeprocedure) • 23 augustus - Begroting MRDH 2023 en 2024 – adviserend (n.a.v. zienswijzeprocedure) OV en corona zal bij de adviescommissie in 2023 ook weer een actueel onderwerp zijn op de agenda. Hiervan wordt de planning voor 2023 nog opgesteld en aan u gecommuniceerd wanneer deze gereed is. Aan de hand van de planning van de Bestuurscommissie Va en het AB in 2023 wordt de vergaderplanning voor de adviescommissie verder aangevuld. Per vergadering ontvangt u een geactualiseerde jaarplanning.

	Daarnaast is het natuurlijk altijd mogelijk om als lid van de adviescommissie een onderwerp aan te melden voor de agenda. Dit kan ter vergadering of per mail via bestuurlijkezakenVa@mrdh.nl	
Communicatie	Na vaststelling van de vergaderplanning worden de data gecommuniceerd op de website van de MRDH en mrdh.notubiz.nl. Ook wordt de vergaderplanning gecommuniceerd aan de griffiers.	
Bijlagen	n.v.t.	
Gevolgde procedure	**Bestuurscommissie**	n.v.t.
Verdere procedure	**Bestuurscommissie**	n.v.t.
	Zienswijzetermijn	n.v.t.
	Dagelijks bestuur	n.v.t.
	Algemeen bestuur	n.v.t.

CONCEPT VERSLAG

Adviescommissie Vervoersautoriteit
woensdag 28 september 2022
MRDH, Westersingel 12, Rotterdam

1. A. Opening en mededelingen

De voorzitter opent om 19.00 uur de vergadering en gaat vervolgens door naar de mededelingen:

- De voorzitter deelt mee dat bericht van afmelding is ontvangen van dhr. Kolster (Capelle aan den IJssel). De voorzitter geeft daarnaast aan dat dhr. Kolster de plaatsvervanger is van mw. Penterman die geen lid meer is van de AcVa.

- De voorzitter geeft aan dat de vorige vergadering is gevraagd om een toelichting te ontvangen op hoe u, uit hoofde van uw functie als adviescommissielid, om dient te gaan met vertrouwelijke en geheime besluitvorming. Mede gelet op de omvang van de agenda van deze vergadering, zal deze toelichting pas volgende vergadering gegeven worden. U ontvangt vooraf een notitie.

- De voorzitter en plaatsvervangend voorzitter zijn op 21 september bij de bestuurscommissie Va geweest voor kennismaking met de leden bestuurscommissie en geven een korte terugkoppeling. Beide heren hebben zich voorgesteld aan de BcVa en hebben daarnaast aandacht gevraagd voor maatwerkvervoer en fietsendiefstal. Daarnaast hebben ze aangeven dat wanneer het gewenst is ze graag langskomen om adviezen toe te lichten.

- Dhr. Immerzeel deelt mee dat de Presidiumvorming bijna is afgerond en de portefeuilleverdeling gedeeld wordt met de leden tezamen met de portefeuilleverdeling van Presidium EV. Deze is als bijlagen bij het verslag toegevoegd.

- Openstaande vacature: agendacommissie
  De voorzitter geeft aan dat in de vorige adviescommissie een agendacommissie aangesteld is er nog één vacature openstaat. Dhr. Borst meldt zich aan als kandidaat en vraagt aan de commissie of er geen bezwaar is dat er twee leden vanuit Ridderkerk in de agendacommissie zitting hebben. De adviescommissie heeft hier geen bezwaar mee en stemt in met dhr. Borst als lid van de agendacommissie.

- De voorzitter deelt mee dat, op verzoek in de vorige vergadering, een contactpersonenlijst is opgesteld. Deze wordt toegestuurd aan de commissie. Mochten er gegevens niet kloppen of ontbreken kan dit gemeld worden bij Bestuurszaken.

- De voorzitter deelt mee dat de commissieleden twee uitnodigingen ontvangen hebben voor het Metropoolcafé op 4 oktober en MRDH Live! op 18 november. De linkjes om aan te melden zullen bij de sfeerimpressie nogmaals toegevoegd worden.

- Vaststellen agenda
  De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld. De voorzitter geeft daarbij wel aan dat mocht er onvoldoende tijd zijn voor agendapunt 3 deze doorschuift.

1. B. Inspraak

Dhr. Van Onselen van Platform OVHA spreekt in. De inspraaktekst en de bijlagen zijn toegevoegd bij het verslag.

2. Transitieprogramma herijkingen ov na corona 2023 en 2024

De voorzitter ligt de opzet van de behandeling en advisering toe. Vervolgens geeft Bart Nijhof, adjunct-manager ov, een korte toelichting bij gevraagde besluiten die voorliggen aan de Bestuurscommissie Va. De AcVa stelt het volgende advies op:

De AcVa adviseert positief over de voorgestelde maatregelen, het beeld is dat we relatief een acceptabel niveau van dienstverlening in stand houden. Bij dit advies wel de volgende aandachtspunten:

- De AcVa vraagt om een helder overzicht van de verschillende vervoerskundige maatregelen die nu genomen zijn en maak daarbij onderscheid tussen de maatregelen die genomen in het kader van de herijkingsmaatregelen en de vervoerskundige maatregelen die het gevolg zijn van personeelskrapte. Uitval door personeelskrapte die niet het gevolg is van Corona is een bedrijfsmatig risico van vervoerders;
- Zorg dat er tussen de verschillende concessies inzichtelijk geprognosticeerd wordt in de verwachte reizigersaantallen en -opbrengsten en zorg dat deze voor de MRDH vergelijkbaar en zo accuraat en realistisch mogelijk zijn;
- De AcVa vraagt om inzichtelijk te maken welke risico's er aan de kostenkant (bijvoorbeeld energiekosten) en de personeelskant nog verwacht worden;
- Naast de aandacht voor de financiële gevolgen van OV en Corona, vraagt de AcVa bij de instandhouding van de dienstverlening ook het sociale aspect (zoals vervoersarmoede en inclusiviteit) in het oog te houden.

Tot slot spreekt de AcVa haar zorg uit over de toenemende risico's die zich rondom de concessies voordoen (o.a. op vlak van toenemende energiekosten), en de mogelijke negatieve gevolgen van de voorgestelde landelijke tariefsverhoging voor het openbaar vervoer. Hier vraagt de AcVa expliciet aandacht voor.

3. Landing speerpuntennotitie fiets in coalitieafspraken

Dhr. Immerzeel geeft een presentatie om de adviescommissie te informeren over de landing van de speerpuntennotitie fiets in de coalitieafspraken. De AcVa neemt kennis van de presentatie en vraagt aandacht dat er vanuit de MRDH naar kleinere gemeenten meer expertise mag vloeien om meer mensen op de fiets te krijgen.

4. Ter informatie

De AcVa neemt kennis van de jaarplanning MRDH 2022. Bestuurszaken geeft daarnaast aan dat de vergaderplanning voor 2023 nog opgesteld wordt, deze zal in de volgende vergadering aan bod komen.

5. Vaststellen conceptverslagen

De adviescommissie stelt de verslagen van 15 juni en 29 juni 2022 vast.

6. Rondvraag en sluiting

- Mw. Wentink (Delft) deelt mee dat de gemeente Delft een zienswijze gaat indienen met betrekking tot tramlijn 1.
- Mw. Claessen (Vlaardingen) deelt mee dat de raad een motie aangenomen heeft om te kijken naar een goede nachtverbinding van de metro Rotterdam, samen met de aanliggende gemeenten van de metrolijn.
- Dhr. Immerzeel geeft aan dat de vergadering van 23 november grotendeels in het teken zal staan van de actualisatie van de Strategische Agenda. De bespreking hiervoor zal een gecombineerde adviescommissie worden op een externe locatie. De adviescommissie steunt dit voorstel met het verzoek wel te zoeken naar een locatie die goed met het openbaar vervoer te bereiken is. Dat wordt gedaan.
- Dhr. Immerzeel geeft tot slot aan dat er drie regionale bijeenkomsten plaatsgevonden hebben voor de actualisatie van de Strategische Agenda. Dit waren mooie bijeenkomsten en met de

raadsleden en bestuur is input opgehaald om de Strategische Agenda weer verder te brengen. Dhr. Immerzeel geeft aan dat deze input van grote waarde is en bedankt hen hiervoor.

De voorzitter sluit om 20.50 uur de vergadering.

Aanwezig

Voorzitter J.P. Blonk
Secretaris JW. Immerzeel

Albrandswaard	-	Nissewaard	W. Heijdacker V. Korbee
Barendrecht	K. van Bommel M. van Prehn	Pijnacker-Nootdorp	K. Zwart B. Gelton
Brielle	-	Ridderkerk	A. Rottier M. Borst
Capelle a/d IJssel	B.H.W. Oudshoorn	Rijswijk	W. van der Weij
Delft	M. Vuik S. Wentink	Rotterdam	I. van Wifferen M. Biljoen
Den Haag	Y. Assad	Schiedam	Y. Volkman
Hellevoetsluis	-	Vlaardingen	L.W.M. Claessen
Krimpen a/d IJssel	-	Wassenaar	C. Rogge-Schneider R. Bloemendaal
Lansingerland	J.P. Blonk I. de Graaf	Westland	-
Leidschendam-Voorburg	G.D. Beek	Westvoorne	-
Maassluis	R. Kleijwegt	Zoetermeer	S.N. Bout
Midden-Delfland	D. Langeveld R.E. Vieira		

MRDH
Jan Willem Immerzeel (manager verkeer), Bart Nijhof (adjunct-manager ov), Esther Westerbeek (bestuurszaken), Frank Boelkens (bestuurszaken), Amanda Vlieger (afdeling verkeer)

Gasten
-

Aldus vastgesteld in de vergadering van de adviescommissie Va d.d. 23 november 2022,

De secretaris
Marc Rosier

de voorzitter
Jan Pieter Blonk

Portefeuilles Presidium Vervoersautoriteit

Voorzitter	dhr. Karremans (Rotterdam)
Plaatsvervangend voorzitter (incl. verkeers- en railveiligheid) Middelen	dhr. Mulder (Den Haag) dhr. Varekamp (Westland)
Investeren in bereikbaarheid	dhr. Van de Laar (Rijswijk) en dhr. Fortuyn (Lansingerland)
Actieve, duurzame en collectieve mobiliteit	dhr. Meij (Ridderkerk) en dhr. Hottentot (Nissewaard)
Verbeteren van het regionale mobiliteitsnetwerk	dhr. Meij (Ridderkerk) en dhr. Hottentot (Nissewaard)
Ov-exploitatie (incl. herstel van het ov-systeem)	dhr. Keus (Leidschendam-Voorburg) en dhr. Varekamp (Westland)

Portefeuilles Presidium Economisch Vestigingsklimaat

Voorzitter	mw. Bruines (Den Haag)
Plaatsvervangend voorzitter	dhr. Bikkers (Vlaardingen)
Middelen	dhr. Bianchi (Albrandswaard)
Bedrijventerreinen en kantoren	dhr. Spoon (Hellevoetsluis)
Detailhandel en vitale kernen	dhr. Iedema (Zoetermeer)
Innovatie (en digitalisering)	mw. Zwart (Delft)
Arbeidsmarkt (en campussen	dhr. Faassen (Capelle a/d IJssel)

PLATFORM BETER STEDELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN - OVHA

28 september 2022

Aan de leden van de adviescommissie Va,

Zeer geachte leden,

Herijkingsvoorstellen door Corona en OV 2023 2024; 1 kritische kanttekening

Volgende week 5 oktober komen in de bestuurscommissie Va van MRDH het totaal pakket aan bezuinigingen, wijzigingen en ook andere HTM dienstregelingsvoorstellen aan de orde zowel tram als bus. Daarover zal zeker (verdere) discussie zijn. In deze bijeenkomst spreken wij in over de reductie van de frequentie i.v.m. nooddienstregeling per 12.10 (voorshands zo gepland) wat betreft de lijnen 1, 6, en 12. wordt teruggebracht. Daarnaast ligt een voorstel voor tot opheffing van 10 tramhalten in den Haag en 3 in Rijswijk. De besparingen die HTM heeft berekend bij opheffing tramhalten worden overgeheveld naar een buspakket om aldaar enkele financiele gaten te dichten opdat het busnet inclusief nachtnet in takt blijft.Dit is een nieuwe beleidslijn. Tot nu toe heeft het railvervoer als de ruggegraat van het OV en ook stedebouwkundig de hoofdprioriteit. Vermeldenswaardig is dat door opheffing van 13 halten 5400 in- en uitstappers worden getroffen. De HTM rekent voor dat met de bus 2850 reizigers worden geholpen.

Reductie bij nooddienstregeling m.i.v. 12 okotober (voorshands) bij de tramlijnen 1,6 (overdag tussen spitsen en 12 (spits).

De lijnen 1 en 6 zijn zeer druk en het is niet goed voorstelbaar hoe deze lijnen het grote aanbod kunnen verwerken. Lijn 12 wordt benadeeld door de 15 i.p.v. 12 minuten frequentie in de brede spitsuren. Daarmee lijkt ook de afstemming met lijn 11 op het gezamenlijk traject nu alweer teniet zou worden gedaan. Meer dan verwonderlijk is dat uit het HTM dashboard blijkt van juni t/m augustus 2022 blijkt dat lijn 6 per maand 10% reizigers meer vervoert dan lijn 2. Toch rijden Lijn 2 met een vergelijkbaar trace als lijn 6 in de brede spitsen om de 6 minuten tot CS en 12 min naar Leidschendam.

MRDH vraagt - terecht - deze te lage nood scenario dienstregelingen zo snel mogelijk af te schaffen. Onze vraag is kan deze eenzijdige frequentieverdeling op de tramlijnen 1, 6 en 12 (spits) evenwichtig verdeeld worden over alle tramlijnen. Wij vragen U dit met nadruk omdat uitgerekend deze lijnen geexploiteerd worden met oudere trams met een kleinere capaciteit. Wat is de reden dat uitsluitend deze 3 lijnen zo zwaar in frequentie worden aangepakt? Ons is wel gebleken dat het HTM bestuurderscorps niet voor alle typen trams een rijbevoegheid hebben. Naast 1,6 en 12 is er is nog wel een beperkte spitsverlaging van Citadis tram 34 maar dat hakt er niet in. Onze vraag is ook op welke termijn is voorzien in het tekort van de bestuurders voornoemd? Ook worden extra **werkzaamheden genoemd vanaf 12 oktober. Dit zou mede nopen** om bestuurders elders in te zetten. Dit gaat in de herfst en winter tot grote problemen leiden? Wij vindendit te meer ernstig nu reizigers in grote wijken als Laak ,Transvaal en Schildersbuurt maar ook Mariahoeve en Bezuidenhout deze lijnen intensief gebruiken. Het OV aandeel van lijnen in Schilderswijk en Transvaal bij ligt ca 10% hoger dan elders in de stad. **Graag deze verlaging terug te draaien.**

Tijdelijk opgeheven tramhalten.
Vooraf:

aantal in en uitstappers van de 13 halten (inclusief 3 in Rijswijk) bedraagt ca 5400 waarvan ca 700 op de Rijswijkhalten . nb hierin zijn niet inbegrepen de reizgersverliezen op de 5 (geteld) tramhalten van lijn 16.
De besparingen hiermede worden ten overgeheveld naar nacht(buslijnen) en lijnen 22, 23 ca 2850 reizigers. (5700 in- en uitstappers)
Onze eerste kritische maar essentiele vraag is of in hoeverre bij de opheffing van 10 Haagse en 3 Rijswijkse halten besparingen worden gemaakt die naar de bussector overgeheveld worden.
2 kanttekeningen: 1 zoals hieronder nader wordt gemeld gaat HTM te makkelijk om met de vaststelling dat er geen reizigersverliezen en dus geen inkomstenverlies is. Men bespaart zelfs aan bespaarde KM kosten 764.083 euro.
In onze brief aan MRDH (concessieverlener) hebben wij aangegeven dat 2 met kennis van de ov sector onafhankelijk van elkaar tot veel lagere reistijdwinsten komen. Zo is de reistijdwinst per dag van de halte Nieuwendamlaan 31.5 uur terwijl onze deskundige dit voorrekent dat dit slechts 4,1 uur kan bedragen. Onze 2e deskundige onderzocht de halte Vlietweg van lijn 1 met 50 in-uitstappers per dag maar concludeert dat de verhouding stoptijd halte (50 maal) en besparingen niet in verhouding zijn. Zijn vaststelling is dat de besparing niet bij de halte kan zijn gemaakt maar dat de veelal ruime rijtijden waardoor de tram langzaam rijdt mogelijk tot de halte zijn gerekend. Onze kritiek is ook dat HTM verzuimt de besparingen van trams en bestuurders te noemen zodat de afweging ook voor U en ons onduidelijk is.
Conclusies trekken we nu niet maar onze deskundigen hebben ons geadviseerd de Concessieverlener MRDH te verzoeken dit grondig te analyseren.

HTM heeft bij de herijkingsvoorstellen over de tijdelijk opgeheven halten een aantal overzichten gegeven van reistijdwinsten bij de tijdelijk opgeheven halten. Voorts is een vervoersbeeld gegeven hoe de tijdelijke opheffing heeft uitgewerkt op reizigersverliezen. De resultaten duiden erop dat volgens HTM de reizigers zich verspreiden over andere halten. De tweede vaststelling is dat voor andere reizigers bij het overslaan van halten de rit sneller wordt gevonden.

Onze reactie is dat HTM in dit effect ook de langzaam stijgende reizigersgroei door corona over alle halten moet verdisconteren. Als je de staafdiagrammen uit 2019 en 2022 bekijkt dan moet er nogal wat flinke groei bijkomen! De HTM conclusies zijn voorbarig. Nu de Corona dienstregelingen nog tot in 2023 (2024?) worden aangehouden verzoeken wij de monitoring waarbij de drukste bepalende maanden oktober 2022 t/m maart 2023 op gelijke wijze worden gevolgd en later daarover te rapporteren. **De huidige haltemetingen zijn veel voorjaars - zomer en vakantiemetingen t.o.v. het bepalende jaar november 2019 terwijl de HTM groei nu nog een te laag niveau heeft. Dit vindt MRDH ook. Zie ook hun notitie aan U. Zij vragen HTM met nadruk op noodfrequenties zo snel mogelijk af te schaffen.**

Wij verzoeken in ieder geval tot ultimo 2023 geen definitief besluit te nemen over de tijdelijke opheffing van tramhalten. Tevens verzoeken wij op de drukste halten (lijn 2: 3 halten lijn 12: 1x) weer in dienst te stellen. Zie onze aanzet met "verbetervoorstellen" .

HTM vindt dat het met het aantal klachten wel meevalt. Wij delen dit niet. Diverse wijken/wijkbewoners/mensen in zorginstellingen hebben bezwaar geuit. Zo zijn in Valkenbos en meer dan 400 digitale en papieren bezwaren ingediend. Ook een respondent van ons schrijft geen antwoord te hebben gekregen op diverse vragen. Uit mails blijkt dat de bereikbaarheid van voorzieningen en grotere loopafstand verslechterd is. 2 meer vakkundig georienteerde reizigers gaan in op de onvolledige / onbegrijpelijke wijze van berekening van rijtijdversnelling en tijdsduur van

haltestops. Ook dat HTM geen inzicht geeft van de bespaarde trams en bestuurders als tramhalten worden opgeheven. Een respondent vindt dat het aantal klachten dat HTM ontvangen heeft wordt gebagatalliseerd en voor HTM niet doorslaggevend is. OVHA stelt dat niet ieder die gedupeerd is een klacht indient maar ook een afwachtende houding aanneemt. Mensen hebben begrip voor een tijdelijke maatregel. Omtrent de methodiek en uitkomsten van de door HTM bespaarde reistijdwinst per dag ontvingen wij specifieke voorbeelden die ons aanleiding gaven dit ter kennis en beantwoording te vragen aan de concessieverlener MRDH. Dit is duidelijk een punt tussen MRDH en concessiehouder HTM. Wij sluiten ons hierbij aan en verzoeken MRDH en HTM om hun rapportages op genoemde punten te verduidelijken en te verbijzonderen.

Voorts verzoeken wij ook om de drukste halten (lijn 2: 3 halten, lijn 12: 1 halte) weer in gebruik te nemen. Daarbij doen wij verbetervoorstellen die gericht zijn op geen/minder reizigersverlies en met behoud van rijtijdwinst.

Hoe gaan wij met de tijdelijke opgeheven halten om?
Het adviesbureau INNO-V heeft in 2019 en 2020 in opdracht van B en W, MRDH en HTM onderzoek gedaan voor versnellingsmaatregelen, eventuele wijzigingen van lijnen en andere efficiencymaatregelen met als doel de gemiddelde rijsnelheid te verhogen. **Er zijn drie keuzes.**

A. Opheffing zonder meer; Dat heeft de voorkeur van HTM. Ons is gebleken dat er geen bezwaar is tot opheffing van de halte lijn 6 Aegonplein mits de verkeerslichtstop voor tram 6 wordt opgeheven. Er liggen nu 3 halten pal op elkaar w.o. halte St Mariahoeve.

B. Handhaven van rustige halten maar uitsluitend stoppen als er reizigers in- en uit moeten stappen en overtuigend onderbouwd door INNO-V. **NB. HOE STAAT HET DAARMEE?**

C. Haltesituatie goed gebruikte/drukkere halten ter bekorting van loopafstanden beter inpassen. Voorbeeld: 2 halten samenvoegen tot 1 nieuwe halte c.q. halte verlegging/verlenging zodat een gunstiger looproute ontstaat.

nb. We spreken over mogelijkheden waaraan (betrekkelijk) weinig kosten zijn verbonden en inpasbaar in financiele bestaande budgetten. Voorts spreekt het vanzelf dat met wijkbewoners wordt gesproken m.n. al of niet in wijk/groepsverband. Het is aan de gemeenteraad hierin een advies te geven. Motieven zijn afwegingen zoals barrieres van wegen, een wijkdeel dat slechter bereikbaar wordt, recent vernieuwde halten voor de lage vloertram (ook issue voor ouderen en minder validen zijn = maatschappelijke motieven). Kortom er moet een toetsmoment zijn voor raadsleden in hun rol als adviseur vanwege de nutsfunctie OV om een OV halte toch operationeel te houden. Wij verzoeken U de beter gebruikte halten weer te heropenen **maar wel in combinatie met een verbetersituatie die de snelheid zoals HTM beoogt grotendeels overeind houdt.** In de bijlage geven voorbeelden hoe dit in de concrete gevallen van de tijdelijk opgeheven tramhalten goed inpasbaar is te maken.

Bijlage

Uitwerking voorbeeld B:

ad B. Deze interessante optie is **voorgesteld in de adviezen in 2019/2020 van INNO-V**. Zij stellen voor de halten die minder gebruikt worden maar vanwege uiteenlopende redenen zoals barrieres van wegen en randligging van een wijk, maatschappelijke motieven **(toetsmoment voor raadsleden)** een OV halte toch operationeel te houden. Hun redenering is dat indien de halte weinig gebruikt wordt hoeft er ook minder te worden gestopt voor in- en/of uitstappers. Daarmede dalen de kosten

van de halte en is deze minder onrendabel. HTM heeft van de tijdelijk opgeheven halten van elke rit de hele dag uitgerekend wat het afremmen, stoppen en optrekken kost maar er zijn nogal wat halten die weliswaar minder worden gebruikt maar desondanks een maatschappelijke functie hebben.Er zijn door de wijken veel reacties ingekomen. Inno-V stelt dat de **niet-hoeven-stops** de exploitatie goedkoper is dan HTM inschat. HTM berekent in hun notitie dat op alle genoemde stille halten alle trams de hele dienst lang laat stoppen. Dat levert een forse kolossale besparing op indien dit de werkelijkheid zou zijn. Maar in de praktijk rijdt de ene bestuurder door en de ander stopt zonder noodzaak bij de halte. Indien een bestuurder doorrijdt spaart dat ingecalculeerde stoptijden uit maar er worden enkele halten verderop wel te vroeg aangedaan. Risico: een reiziger mist de tram.. Uiteraard geldt dit scenario ook voor alle halten - wel in mindere mate - waar niet hoeft te worden gestopt zoals in de avonduren. Inno-V zegt terecht dit wel goed door te spreken met de trambestuurders enz. De gemiddelde besparing kan verdisconteerd worden in de Dienstroosters van de bestuurders. Van belang is dat er een marge moet zijn dat de bestuurder voldoende eindpuntrust heeft. Het nadeel van het HTM systeem om uit te gaan door bij elke halte te stoppen zonder in- en uitstappers betekent dat de bestuurder nogal eens te veel op zijn rijtijdschema voor loopt en dan een seintje krijgt hij langzamer moet rijden wat een tragere rit geeft en uiteraard niet vervoerswervend is. De door INNO-V bepleite tussenweg is beslist een aantrekkelijke optie. Tot op heden vernamen wij hier niets over de stand van zaken. Graag een reactie hierop.

UITWERKING ad C. Uitwerking voorbeeld 2 halten samenvoegen.

De halte Fahrenheitstraat met 980 in- en uitstappers in november 2019 is absoluut een drukke halte. (Deze is ingelegd op verzoek van bewoners (en door de gemeenteraad) uit de omgeving die destijds bij aanleg lijn 2 door (eerdere) sanering van bus- en tramlijnen hun loopafstand in de dichtbevolkte stadsdeel tot rond ca 500 m vergroot zagen worden.) Opheffing is hier geen vanzelfsprekende zaak. In dit geval verzoeken wij u 2 opties te laten bezien door de gemeente en HTM. Bedenk dat grotere loopafstanden en een relatief korte rit tot centrum/CS te lange wacht/looptijden vergen en dus in dit geval een extra vervoersafstotend effect heeft.

O**ptie 1 is om de halte Valkenboslaan wat richting centrum op te schuiven en ter hoogte van de Voorthuizenstraat aan te leggen. Dus niet te ver van de huidige halte Valkenboslaan maar wat psychologisch dichter bij de halte Fahrenheitstraat. Daarmee is meer garantie dat de reizigers van de Fahrenheitstraat niet verloren gaan maar toch rijtijdbekorting plaatsvindt.**

Optie 2. Deze halte voorziet in de verplaatsing van de halte Valkenboslaan die vanuit de Fahrenheitstraat richting Kraaijenstein terug te leggen **voor de kruising met deze laan en de Zuiderparklaan.** De huidige halte betekent voor de bewoners rondom de halte Fahrenheitstraat dat zij terug moeten wandelen van de halte Valkenbos via een complex en onoverzichtelijk kruispunt. M.a.w een flinke barriere als je terug wil lopen naar de Fahrenheitstraat. Deze teruglegging van de halte voornoemd wordt vaker toegepast. U herinnert zich project lijn 16 toen de halte Erasmusplein - ook een complexe kruising - over de kruising richting Wateringen werd gelegd en aldus de halte Geysterenweg kon worden opgeheven. Ook op lijn 2 is dat gebeurt met de halte Thorbeckelaan die eerder is verplaatste over de kruising richting stad ter hoogte van de uitstaphalte lijn bij de snacktent van Vermolen. Onze OV adviseur deed deze optie aan de hand en is m.i. een niet verwaarloosbare verbetering.

Halte Nieuwendamlaan

Ook de goed gebruikte halte Nieuwendamlaan met ca 600 in- en uitstappers kent ook gebruikers van ouderen die in speciaal verzorgingshuis wonen maar wel soms beperkt mobiel zijn. Wij stellen voor de halte Thorbeckelaan met met ca 50 meter te verlengen zodat de loopafstand al wat korter wordt.

Ook kan achter de verzorgingsinstelling op de hoek Nieuwendamlaan een route via de parkeerplaats met markering wandelpad en een parkje en de bestaande looproute door het parkje (moet wel een hekje weg tussen parkeerplaats en bosje) ook een "kortsluitroute" naar de verlengde halte Thorbeckelaan gerealiseerd worden. De verlenging is sowieso nuttig omdat er bij storingen en omleidingen incidenteel randstadrail trams van de calamiteitsdriehoek gebruik maken en de opstelruimte voor en in de driehoek te beperkt is. Een langere halte is bevordert de doorstroming.

Tot slot de 2 halten Stuyvesantstraat en Copernicusplein.

De halte Stuyvesantstraat is echt ongeschikt voor m.n. ouderen en slecht ter been zijnde mensen. Toch is het gebruik door tram en bus met meer dan 600 in- en uitstappers relevant. Al heel lang is getracht de halte op te schuiven nabij station Laan van NOI ter hoogte van het Hertzbergerpand. De uitgang van het station loopt vooral richting Laan van Nieuw Oost indie. Deze nieuwe stationshalte vervangt dan de halte Stuyvesantstraat en eventueel in Voorburg nabij het station aan het begin van de Van Wateringenlaan en de Koningon Julianalaan. Deze wens van Den Haag loopt al zo lang maar uitvoering is versloft. **Graag spoed achter dit project zetten.**

Ten slotte de halte Copernicusplein lijn 12 in- en uitstappers ca 650 per dag. November 2019 telling. Deze halte ligt op een geschikte lokatie (overstap bus 21) maar gegeven de complexe omgeving en de drukke Valkenboslaan is er te weinig ruimte om een goede halte te maken. De buurt voert op dit moment actie en heeft al vele honderden handtekeningen schriftelijk en digitaal ontvangen. Er is een advies/klankbordgroep opgericht waarin de verschillende partijen w.o. ambtelijk Den Haag en ook ondergetekende in participeert. Er zijn diverse varianten maar daar is nu nog niets over te zeggen. Ons verzoek is de uitkomsten van de advies en gemeente af te wachten. De start is voorzien in oktober 2022. in de tussentijd wel heropenen omdat nu ook kort voor een stoplicht moete worden gewacht.

CONCLUDEREND sluiten wij af dat wij het van groot belang vinden dat MRDH als concessieverlener zich dieper buigt over de HTM voorstellen et name over de uitgangspunten en besparingen van bestuurders en trams. In dit geval zal dit nihil zijn omdat deze ene halte nauwelijks of niets bespaart op rijtijd mede vanwege het verkeerslicht (remmen-stoppen- nu wat korter - rijden). Wij hopen dat Uw advies hiervoor ruimte geeft. OVHA sluit zich dan ook aan op het door INNO-V in hun rapportages gegeven aanbevelingen i.c. het wel niet opheffen van tramhalten.

Met vriendelijke groet,

Ronald van Onselen

Platform OVHA

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Esther Westerbeek

e-mail
e.westerbeek@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445 225

uw kenmerk
-

ons kenmerk
95071

projectnummer

aantal bijlage(n)

Aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit

Datum
30 september 2022

Onderwerp
Advies inzake herijkingsmaatregelen 2023 en 2024 OV en corona

Geachte leden van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit,

Op woensdag 28 september jl. is de adviescommissie Vervoersautoriteit bij elkaar gekomen en heeft gesproken over herijkingsmaatregelen 2023 en 2024 OV en corona. Via deze brief bieden wij ons advies aan u aan.

Ten aanzien van de voorgestelde herijkingsmaatregelen 2023 en 2024 van het regionaal transitieprogramma OV en corona adviseert de adviescommissie positief over de voorgestelde maatregelen. Het beeld is dat we relatief een acceptabel niveau van dienstverlening in stand houden. De adviescommissie wil bij het advies de volgende aandachtspunten meegeven:

- De adviescommissie vraagt om een helder overzicht van de verschillende vervoerskundige maatregelen die nu genomen zijn en om daarbij onderscheid te maken tussen de maatregelen die genomen zijn in het kader van de herijkingsmaatregelen en de vervoerskundige maatregelen die het gevolg zijn van personeelskrapte. Uitval door personeelskrapte die niet het gevolg is van corona is een bedrijfsmatig risico van de vervoerders.
- Zorg ervoor dat er tussen de verschillende concessies inzichtelijk geprognosticeerd wordt in de verwachte reizigersaantallen en -opbrengsten en dat deze voor de MRDH vergelijkbaar en zo accuraat en realistisch mogelijk zijn.
- De adviescommissie vraag om inzichtelijk te maken welke risico's aan de kostenkant (bijvoorbeeld energiekosten) en de personeelskosten nog verwacht worden.
- Naast de aandacht voor de financiële gevolgen van OV en corona vraagt de adviescommissie bij de instandhouding van de dienstverlening ook het sociale aspect (zoals vervoersarmoede en inclusiviteit) in het oog te houden.

Tot slot spreekt de adviescommissie haar zorg uit over de toenemende risico's die zich rondom de concessies voordoen (o.a. op het vlak van toenemende energiekosten) en de mogelijke negatieve gevolgen van de voorgestelde landelijke tariefsverhoging voor het openbaar vervoer. De adviescommissie vraagt hier expliciet aandacht voor.

Namens de adviescommissie Vervoersautoriteit,



Jan Pieter Blonk
Voorzitter

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Jaarplanning MRDH 2022

Versie 9 november 2022

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

1| Vergaderdata

Gremia	Vergaderdata
Bestuurscommissie Vervoersautoriteit	16 november 14 december
Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat	14 december
Adviescommissie Vervoersautoriteit	23 november
Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat	23 november
Dagelijks bestuur	30 november
Algemeen bestuur	46 december
Rekeningcommissie	12 december

2| Evenementen en bijeenkomsten

Evenementen & bijeenkomsten voor raadsleden en bestuurders	Datum
MRDH Live!	18 november
Griffiersbijeenkomst	1 december

3| Planning zienswijzen

Onderwerp	Zienswijzeperiode
Actualisatie Strategische Agenda	17 december 2022 tot en met 10 maart 2023

4| Inhoudelijke jaarplanning

Het voorliggende document betreft de inhoudelijke jaarplanning MRDH voor de bestuurscommissies Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat, de adviescommissies Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat, dagelijks bestuur en algemeen bestuur. In de jaarplanning zijn naast de P&C cyclus-/zienswijzeproducten ook de (grotere) thema's opgenomen, voor zover bekend. De inhoudelijke jaarplanning geeft aan welke onderwerpen in welk kwartaal behandeld worden in welke gremia (aangegeven met een X). Indien bekend is op welke datum het onderwerp bij een gremium wordt behandeld is deze datum ingevuld in de plannen. Daarnaast is in het overzicht aangegeven voor welke onderwerpen er een zienswijzeprocedure is voorzien.

Per kwartaal wordt onderstaande planning geactualiseerd. Deze is onder voorbehoud van de voortgang van de samenwerking met andere partijen, alsmede van de uiteindelijke afwegingen van de betrokken portefeuillehouder(s).

Bij de onderwerpen is ook, indien bekend, de aard van het onderwerp aangegeven:

- B = Besluitvormend
- I = Informerend
- K = Koersbepalend
- A = Adviserend
- S = Strategische bespreking

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Vervoersautoriteit	BcVa	Aard	Behandeling ook BcEV	Doorgeleiding naar AB	AcVa	Aard	Behandeling ook in AcEV	Advisering aan
Herijkingsvoorstellen ov en corona 2023 - 2024	~~5 oktober~~ 12 okt.	B	-	-	Ja, 28 sept	-	-	BcVa
Besluitvorming MIRT-proces 2022	12 oktober	I						
Voorkeursalternatief MIRT-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam	12 oktober	I	-	-	-	-	-	-
Aanpak bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Verplaatsing busstallingslocatie EBS Poeldijk en transitie naar zero emissie busvervoer HTM/EBS	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Stand van zaken OV en corona	12 oktober	I	-	-	-	-	-	-
Planstudie HOV Maastunnel	12 oktober	I	-	-	-	-	-	-
OV-tarieven MRDH 2022	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Subsidieverordening Va MRDH en Uitvoeringsregeling Va MRDH	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Vaststelling en verlening subsidie Hoekse Lijn Q4 2019	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Aanvullende subsidies RET 2021	12 oktober	B	-	-	-	-	-	-
Stand van zaken projecten metronet en randstadrail	16 november	I	-	-	-	-	-	-
Jaarprogramma KpVV	16 november	I	-	-	-	-	-	-
Evaluatie programma AVLM en vervolgvoorstel	16 november	I	-	-	-	-	-	-
Samenwerkingsovereenkomst MFR Den Haag – Pijnacker	16 november	B	-	-	-	-	-	-
2e Bestuursrapportage	16 november	B	Ja, schrift	Ja	-	-	-	-
Strategische Agenda	16 november	I	Ja	Ja	23 nov	-	-	-
TVOV Transitieprogramma OV en Corona	14 december	B	-	-	-			
Subsidieverleningen concessies bus en rail 2023	14 december	B	-	-	-	-	-	-

Subsidieverleningen concessies bus en rail 2023	14 december	B	-	-	-	-	-	-
Evaluatie en vervolg AVLM	14 december	B	-	-	-	-	-	-
Actualisatie IPVa 2023	14 december	B	-	-	-	-	-	-
Jaarplan Zuid-Holland Bereikbaar	14 december	B	-	-	-	-	-	-
Bestuursakkoord toegankelijkheid OV 2022-2032 en MRDH Beleidskader inclusieve mobiliteit in het OV 2022-2026	14 december	B	-	-	-	-	-	-

P.M Vervoersautoriteit	**BcVa**	**Aard**	***Behandeling ook BcEV***	***Doorgeleiding AB***	**AcVa**	**Aard**	***Behandeling ook in AcEV***	***Advisering aan***
Remise	n.t.b.							
Netwerk Plan Ander Tramnet	n.t.b.							
Visie reisinformatie	n.t.b.							
Uitvoeringsregeling Va Maatwerkvervoer Voorne Putten	n.t.b.							
Actualisatie Basisnetwerk Fiets	n.t.b.							
Visie deelmobiliteit	n.t.b.							

Economisch Vestigingsklimaat	BcEV	Aard	*Behandeling ook BcVa*	*Doorgeleiding AB*	AcEV	Aard	*Behandeling ook in AcVa*	*Advisering aan*
Strategische Agenda	16 nov	B	Ja	Ja	23 nov			
IQ meerjarenfinanciering	14 dec	B	-	-	-	-	-	-
Project- en bijdrage aanvragen EV	14 dec	B	-	-	-	-	-	-

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

DB/AB	Aard	DB	Zienswijze	AB	Doorgeleiding van BC	Behandeling in BC (informerend)	Advisering AC	Behandeling in AC (informerend)
2e Bestuursrapportage	B	30 nov	-	16 dec	16 nov	-	-	-
Actualisatie Strategische agenda – vrijgeven voor zienswijzen	B	30 nov	17 dec – 17 feb	16 dec	16 nov		*23 nov*	
Controle protocol accountantscontrole MRDH Jaarrekening 2022	B	30 nov	-	16 dec	-	-	-	-
Uitwerking stand van zaken aanbevelingen evaluatie GR	I	30 nov		16 dec				
Archiefverordening	B	30 nov		16 dec	-	-	-	-
Flexibele schil	B	30 nov		16 dec				