METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

1e Bestuursrapportage
Metropoolregio Rotterdam Den Haag

2024

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding 3

Hoofdstuk 2 Samenvatting begrotingswijziging 4

2.1 Programmabegroting 2024 4
2.2 Programmabegroting 2024 per taakveld 5

Hoofdstuk 3 Programma's 7

3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 7
3.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 7
3.1.2 Financiële afwijkingen 23
3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 27
3.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 27
3.2.2 Financiële afwijkingen 34
3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 38
3.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 38
3.3.2 Financiële afwijkingen 44

Hoofdstuk 4 Overhead 45

4.1 Overhead 45

Hoofdstuk 5 Paragrafen 47

5.1 Financiering 47
5.2 Weerstandsvermogen en risico's 48
5.3 Bedrijfsvoering 49

Hoofdstuk 6 Besluit 54

Bijlage 1 Staat van reserves en fondsen 55

Bijlage 2 Overzicht incidentele baten en lasten 56

Hoofdstuk 1 Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 1e Bestuursrapportage 2024 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio mei 2024 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 8 september 2023 vastgestelde Begroting 2024. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de Begroting 2024 weergegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 1e begrotingswijziging 2024 aan.
In hoofdstuk 3 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een kleur gerapporteerd. Blauw betekent "Project loopt volgens begroting" en oranje "Project loopt niet volgens begroting". Mocht een activiteit niet volgens planning verlopen is dit toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de afwijkingen op het gebied van Overhead toegelicht. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 bevat het besluit tot vaststelling. In bijlage 1 is de staat van reserves en fondsen opgenomen en in bijlage 2 zijn de incidentele baten en lasten weergegeven.

Hoofdstuk 2 Samenvatting begrotingswijziging

2.1 Programmabegroting 2024

Programmabegroting 2024 bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	476.868.746	620.036.937	143.168.191
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	126.044.616	182.134.173	56.089.557
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.717.110	5.697.171	-19.939
Overhead	7.845.430	7.941.590	96.160
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	**616.475.902**	**815.809.871**	**199.333.969**
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	484.515.784	626.036.937	141.521.153
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	126.044.616	182.134.173	56.089.557
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.717.110	5.697.171	-19.939
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.845.430	7.941.590	96.160
Totaal	**624.122.940**	**821.809.871**	**197.686.931**
Saldo van baten en lasten	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**
Toevoeging aan reserves	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
Onttrekking aan reserves	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) stijgt met € 199,3 miljoen, van € 616,5 miljoen naar € 815,8 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (stijging van € 143,2 miljoen onderdeel Exploitatie openbaar vervoer) heeft het grootste gedeelte te maken met het ontvangen van een structurele bijdrage voor het afwenden van de tariefstijging in 2024 en de instandhouding van het regionaal openbaar vervoer naar aanleiding van motie Bikker en de lasten die daar tegenover staan. Tevens ontvangt de MRDH een eenmalige compensatie voor het negatieve effect van de herijking van de contractvergoeding Studentenreisrecht OV (SOV). Deze compensatie wordt 1 op 1 doorgezet naar de vervoerders. De andere grote mutatie is de aanpassing van de concessies als gevolg van de besluiten in het kader van Borging toekomstbestendig OV in de hele regio en het toepassen van de actuele indexcijfers voor de concessies.

Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is er daarnaast sprake van een stijging van het budget Beleid en programmering Verkeer van € 2,45 miljoen doordat de MRDH als kassier fungeert voor de rijksbijdrage aan de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar. Deze extra lasten worden gedekt door een extra rijksbijdrage via de BDU beschikking.

Voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (stijging van € 56,1 miljoen) gaat het voornamelijk om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare budgetten voor grote projecten. Bij het programma Instroom nieuwe trams regio Den Haag, was er in 2023 zowel vertraging in het aanvragen van subsidies als in de realisatie. Hierdoor schuiven de lasten door naar 2024. De verwachte studiekosten van de projecten gekoppeld rijden RandstadRail & vernieuwen spoorbeveiliging, Metronet, Oude Lijn & Knooppunten, Bereikbaarheid CID Binckhorst en Stadsbrug Rotterdam zijn geactualiseerd en leiden tot extra lasten in 2024. De reserveringen voor de studiekosten komen ten laste van het totale beschikbare budget voor deze projecten, dus het betreft een verschuiving in tijd. Voor een aantal projecten geldt een daling van de projectkosten voor 2024. Voorbeelden hiervan zijn de metropolitane fietsroutes Zoetermeer - Rotterdam en Den Haag - Pijnacker. De realisatie hiervan start niet eerder dan in 2025 waardoor de budgetten voor 2024 verlaagd worden.

Voor het programma Kleine projecten binnen het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) wordt de eerdere stelpost voor het jaar 2023, die nog was gebaseerd op het beschikbare subsidieplafond, ingevuld met verleende subsidies. De stelpost voor het jaar 2024 wordt verhoogd vanwege de verhoging van het subsidieplafond van € 30 miljoen naar € 35 miljoen. Daarnaast stijgen de lasten als gevolg van het doorschuiven van projecten van 2023 naar 2024.

Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat dalen de lasten met € 19.939. Dit betreft de verwerking van het cao akkoord in de salarislasten waardoor de bijdrage van de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat aan de overhead stijgt. Omdat de totale Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat voor het begrotingsjaar 2024 niet wijzigt, is er minder Inwonerbijdrage beschikbaar voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. Deze daling komt ten laste van het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat.

De Overhead stijgt met € 96.160. Deze stijging is het gevolg van de verwerking van het cao akkoord in de salarislasten. Ook zijn er drie functies aan het functiegebouw van de MRDH toegevoegd. Deze toevoeging betreft een budgetneutrale wijziging aangezien de materiële overhead voor hetzelfde bedrag is verlaagt.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2024 worden in hoofdstuk 3 (per programma), in hoofdstuk 4 (Overhead) en hoofdstuk 5 (paragrafen) nader toegelicht.

Saldo van baten en lasten eerste begrotingswijziging 2024

Het positieve saldo van baten en lasten daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 1,6 miljoen. Er is een lagere toevoeging aan de Risicoreserve financieringen noodzakelijk om de beschikbare weerstandscapaciteit weer op niveau te brengen.

Per saldo resteert geen resultaat.

2.2 Programmabegroting 2024 per taakveld

In onderstaand overzicht worden de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen weergegeven op basis van taakvelden. Dit is een verplichting op basis van het Besluit begroting en verantwoording (BBV).

Programmabegroting 2024 per taakveld bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten per programma			
2.1 Verkeer en vervoer	73.544.091	77.819.813	4.275.722
2.5 Openbaar vervoer	507.211.039	707.794.754	200.583.715
0.5 Treasury	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
3.1 Economisch Ontwikkeling	5.717.110	5.697.171	-19.939
0.4 Overhead	7.845.430	7.941.590	96.160
0.9 Vennootschapsbelasting (Vpb)	375	375	0
Totaal	**616.475.902**	**815.809.871**	**199.333.969**
Baten per programma			
2.1 Verkeer en vervoer	73.544.091	77.819.813	4.275.722
2.5 Openbaar vervoer	506.705.798	706.798.295	200.092.497
0.5 Treasury	30.310.511	23.553.002	-6.757.509
3.1 Economisch ontwikkeling	5.717.110	5.697.171	-19.939
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.845.430	7.941.590	96.160
Totaal	**624.122.940**	**821.809.871**	**197.686.931**
Saldo van baten en lasten	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**
0.10 Toevoeging aan reserves	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
0.10 Onttrekking aan reserves	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Het overzicht van baten en lasten per taakveld is gelijk aan de Programmabegroting 2024. Echter in deze staat is de verdeling van de lasten en baten gemaakt naar taakveld zoals deze is voorgeschreven vanuit het BBV om de vergelijkbaarheid tussen gemeenten en gemeenschappelijke regelingen onderling te verbeteren.

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 2.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer. In deze programma's is een duidelijke splitsing aangegeven welk taakveld het bevat.

De rentelast en rentebaat worden verantwoord onder het taakveld 0.5 Treasury.

Het taakveld 3.1 Economische ontwikkeling wordt in zijn geheel verantwoord onder het programma 2.3 Economisch Vestigingsklimaat.

Het taakveld 0.4 Overhead sluit aan op het overzicht 2.4 Overhead.

Voor een toelichting op de begrotingswijzigingen wordt verwezen naar hoofdstuk 3 en 4. Hier worden de financiële afwijkingen op programmaniveau en Overhead gepresenteerd.

Hoofdstuk 3 Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de Begroting 2024 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen.
Peildatum hiervoor is medio mei 2024.

Hierna volgt een korte uitleg van het gebruik van de kleuren:
- Blauw: project loopt volgens begroting;
- Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Financiële afwijkingen

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de Begroting 2024 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in september 2023 vastgestelde Begroting 2024 is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

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

in het mobiliteitssysteem op de (middel)lange termijn en te adviseren over de bereikbaarheid bij verstedelijkingsplannen.

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Projectbeslissing voor de planning en studiefase van de MIRT-projecten Bereikbaarheid CID-Binckhorst, (Oosterflank) Stadsbrug, HOV en station Stadionpark (Oosterflank)
- Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Greenport Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam.
- Uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam en Westland.
- Verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de MIRT verkenning Oude Lijn (voorheen Viersporigheid Leiden-Dordrecht) en Knooppunten.
- Samen met partners uitvoering geven aan het in 2023 herijkte programma MoVe.
- Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Bereikbaarheid CID-Binckhorst: planning en studiefase voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming.	●	
Nieuwe Stadsbrug en OV Rotterdam (was: Oeververbindingen regio Rotterdam): planning en studiefase voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een multimodale brugverbinding en een regulier bediend treinstation Stadionpark	●	
Algeracorridor: planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor.	●	
Algeracorridor: onderzoek op verkenningenniveau naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute.	●	
Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: Het (mede) uitvoeren van studies/uitwerking van het maatregelpakket Voorne-Putten. Daarnaast wordt samen met de andere partners een voortgangsmonitor uitgevoerd, waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) wordt gevolgd.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Gebiedsuitwerking Westland: op basis van geactualiseerde ruimtelijke en economische uitgangspunten met de andere partners invulling geven aan de nadere uitwerking van mobiliteitsmaatregelen (HOV, weg, fiets) voor de (middel-)lange termijn.	●	
Onderzoek doen naar doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam.	●	
Bijdragen aan de verkenning naar Bus Rapid Transit tussen Leiden en Zoetermeer.	●	
MIRT verkenning Oude Lijn: bijdragen aan het uitvoeren van de verkenning viersporigheid Leiden-Dordrecht en Knooppunten. Uitwerking knooppunten is inclusief bestaande knopen Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI en nieuwe stations Rijswijk buiten, Rotterdam Van Nellefabriek en Rotterdam Stadionpark. Uitwerking viersporigheid is inclusief aandacht voor inpassing.	●	
Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar.	●	
Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van en daarmee extra middelen voor het OV.	●	Met de lobby blijven we inzetten op meer Brede Doeluitkering (BDU). Het gaat om een BDU die structureel rechtdoet aan de opgave waarvoor we nu en in de toekomst voor aan de lat staan. Met dit budget kunnen we vaker en sneller het OV laten rijden, langere metro's inzetten en viaducten en bruggen in stand houden. We brengen dit onder de aandacht bij de formerende partijen en Kamerleden. Daarnaast zullen we ook samenwerken met onze partners om meer geld voor mobiliteit onder de aandacht te brengen.
In samenwerking met de gemeenten Rotterdam en Den Haag, provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat werken we aan een Adaptieve Ontwikkelstrategie Wegen & Fiets gericht op de investeringsopgaven op langere termijn.	●	

Regionale fietsagenda (middel)lange termijn

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden

Het doel is om met actieve en collectieve vormen van mobiliteit de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van onze regio te versterken. Onderzoeken voor welke recreatie- en natuurgebieden de bereikbaarheid verbetering is gewenst. We delen de kennis met de wegbeheerders en benutten de kansen om multimodaal de bereikbaarheid naar deze gebieden te verbeteren.
De gemeenten, provincie Zuid-Holland of waterschappen (als wegbeheerders) voeren de verbeteringen aan de infrastructuur uit.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties

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

De MRDH onderzoekt de bereikbaarheid van economische locaties, brengt in beeld of verbeteringen noodzakelijk zijn en hoe die kunnen worden gerealiseerd.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.
- Uitwerking voor de verbetering van de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Adviseren over bereikbaarheidsmaatregelen in het samenwerkingsverband Hoekse Lijn partners, gericht op duurzame ontsluiting van gebiedsontwikkeling en woningbouwlocaties langs de Hoekse lijn.	●	
Adviseren bij ruimtelijke tafels waar mobiliteit en verstedelijking onderwerp van gesprek is.	●	

Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

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

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Smart mobility, MaaS en programma AVLM

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Programma Duurzame Mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO_2-reductie en afname van stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen maatregelen te realiseren die een effectieve bijdrage leveren aan verduurzaming zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling, 55% reductie van de CO_2-uitstoot in 2030, die in het Regeerakkoord is onderschreven. De MRDH is kennismakelaar, adviseert (gevraagd en ongevraagd) de individuele gemeenten over duurzame mobiliteit en stelt de vervoerders in staat om maatregelen voor duurzame mobiliteit uit te voeren. We agenderen uitdagingen en randvoorwaarden voor duurzame mobiliteit bij andere partijen zoals het Rijk en provincie Zuid-Holland. De individuele gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het uitvoeren van de maatregelen voor duurzame mobiliteit.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Effectbepaling van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke en MRDH maatregelen in relatie tot de Europese en Nationale doelstelling 55% CO2-reductie in 2030.	●	
Het delen van kennis (uit landelijke netwerken) over duurzame mobiliteit met de gemeenten via het bestuurlijk kernteam, het ambtelijk overleg duurzame mobiliteit en het digitale platform.	●	
Bestuurlijke betrokkenheid en ambassadeurschap organiseren via het bestuurlijk kernteam duurzame mobiliteit en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Inspiratie en advisering over duurzame mobiliteit door de denktank duurzame mobiliteit;	●	
Voortgang van de instroom van de emissievrije bussen in de concessies monitoren. In 2024 verwachten we een instroom van 100 emissievrije bussen.	●	HTM neemt conform concessieafspraak over het transitiepad naar 100% ZE bussen in 2024 circa 50 ZE bussen in gebruik. In de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 december 2023 hebben wij gemeld dat RET de 3e tranche van maximaal 50 ZE bussen niet in 2024 in gebruik kan nemen. Voor de 3e tranche ZE bussen wil RET een nieuwe busstallingslocatie bij de tramremise Beverwaard aanleggen. Zodra overeenstemming is over de huurovereenkomst Beverwaard en zicht en zekerheid is op de financiering van de inrichting en opstallen van de busstallingslocatie Beverwaard kan RET starten met de aanbesteding. Instroom van de nieuwe ZE bussen in de dienstregeling wordt nu op z'n vroegst medio 2027 verwacht.
Mogelijk vervolg van het onderzoek naar het terugwinnen van remenergie.	●	Op het gebied van energietransitie lopen veel initiatieven bij RET en remenergie is daar één van. De vervolgstudie naar het terugwinnen van remenergie staat op de lijst om de komende jaren opgepakt te worden. Op dit moment is wegens onvoldoende personeelscapaciteit binnen RET prioriteit gegeven aan urgentere zaken op het vlak van efficiënter energiegebruik, zoals het onderzoeken van een energiebank dat als doel heeft het gebruik van het regulier stroomnet te verminderen en te voorkomen dat dit netwerk uitgebreid moet worden.
In het kader van het programma Duurzame mobiliteit monitoren we jaarlijks de reductie van CO_2, stikstof en fijnstof. Het regionaal maatregelenpakket is primair gericht op de reductie van CO_2.	●	

Deelmobiliteit in de regio

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het verder vormgeven van de (kennis)makelaarsrol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.	●	De landelijke kennisontwikkeling voor het MaaS-concept staan stil. In onze regio zijn na afronding en evaluatie van de pilot geen activiteiten door ons uitgevoerd. Wij hebben via Xcarcity een bijeenkomst georganiseerd over de ontwikkeling van hubs. Uit gesprekken in de Binckhorst blijkt dat zowel overheden als gebiedsontwikkelaars daar behoefte aan hebben.
Verbinding leggen met landelijk programma Deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) voor harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.	●	
Nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit voor de harmonisatie van beleid en eisen deelmobiliteit.	●	
Organiseren regionaal overleg deelmobiliteit, MaaS en Hubs (4x per jaar).	●	
Toewerken naar een nationale kennisbank deelmobiliteit.	●	

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Zuid-Holland Bereikbaar opdracht geven om mobiliteitsmanagement in de regio nader uit te werken en uit te voeren.	●	De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft het jaarplan 2024 Zuid-Holland Bereikbaar op 10 januari 2024 goedgekeurd. Zuid-Holland Bereikbaar is aan de slag gegaan met de uitvoering van dit jaarplan, waaronder het uitvoeren van de werkgeversaanpak. In het kader van het jaarplan hebben we afgesproken dat het eenmalig aanvullende budget van de MRDH (€ 177.126) wordt ingevuld door maatwerkopdrachten op het gebied van mobiliteitsmanagement in het MRDH gebied. Wij zijn met Zuid-Holland Bereikbaar in overleg over de invulling van deze maatwerkopdracht.
Samenwerken met de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar bij het realiseren van duurzame gedragsveranderingen, hetgeen mede bijdraagt aan de klimaatdoelen.	●	Zie voor een toelichting hierboven.
Actief deelnemen aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement en Logistiek en de gebiedsteams in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.	●	

OV-concessies: Rail Rotterdam, Rail Haaglanden, Bus Rotterdam en omstreken, Bus Voorne-Putten en Rozenburg, Bus Haaglanden-Stad en Bus Haaglanden Streek en jaarlijkse vervoersplannen

Via de OV-concessies en de daarbinnen afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen wij de OV-maatregelen 'op straatniveau' invoeren. De MRDH verleent en managet de concessies voor het OV (per bus, tram en metro). We houden toezicht op de uitvoering en sturen op de uitvoeringskwaliteit en reizigerstevredenheid. De vervoerders stellen jaarlijkse vervoerplannen op voor verbeteringen aan het OV en voeren de verbeteringen uit. De vervoerders doen, conform de afgesloten concessies, voorstellen en gemeenten adviseren vanuit lokaal perspectief op de vervoerplannen. De besluiten over de (randvoorwaarden voor de) concessies worden genomen in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Vervolgens wordt een gedragen vervoerplan na consultatie van gemeenten en consumentenorganisaties goedgekeurd.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het vergroten van de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt.		Waar mogelijk schalen de OV-bedrijven EBS, HTM en RET op, maar personeelstekorten (chauffeurs/bestuurders, en ook onderhoudspersoneel) zorgen er nog steeds voor dat de vervoerscapaciteit kleiner is dan gepland en gewenst. Daarom zijn we een extern onderzoek gestart naar de problematiek op de OV-arbeidsmarkt en mogelijke oplossingen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door bureau Berenschot. EBS, HTM en RET hebben hun medewerking aan dit onderzoek toegezegd. Wij verrekenen met de OV-bedrijven per 1 januari 2024 de dienstregelingskilometers die ze wel gesubsidieerd hebben gekregen maar die ze als gevolg van de personeelstekorten niet gereden hebben.
We onderzoeken samen met gemeenten de mogelijkheden van de combinatie van OV, maatwerkvervoer, WMO, last mile-activiteiten en deeldiensten.		
Voortzetten van de samenwerking tussen vervoerders en MRDH in de InnOVatieroute met praktische innovatie voor reizigers.		

Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

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

Regionaal basisnetwerk fiets

Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km fietspad. Op basis van het regionale basisnetwerk fiets kunnen gemeenten de komende jaren subsidie tot maximaal 50% subsidie aanvragen om fietspaden in het netwerk te verbeteren. Daarbij maken we de koppeling met het programma verkeersveiligheid en gaat het om verbeteringen die de kwaliteit en de verkeersveiligheid verhogen.

De MRDH verleent subsidie voor verbeteringen op het regionale basisnetwerk fiets op basis van de samen afgesproken inhoudelijke randvoorwaarden. Daarnaast is de MRDH kennismakelaar. Wegbeheerders voeren de verbeteringen aan de fietspaden uit.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het mogelijk maken van het uitbreiden van het regionale fietsnetwerk door overzicht en inzicht te verschaffen en advies te geven aan wegbeheerders.	●	

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.	●	
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico-gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.	●	
Periodieke terugkoppeling van de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Afronden van de pilots optimalisering Verkeershandhaving.		
Monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.		
Met partners ontwikkelen en uitvoeren van meer gedragscampagnes onder meer gericht op jongeren en risicogedragingen.		

Autonetwerk en verkeersmanagement

Met oog op optimalisatie van het bestaande wegennetwerk adviseren wij wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen in het netwerk. Daarbij zoeken we naar aanvullende kansen (zoals fietsverbindingen) en mobiliteitsoplossingen gericht op duurzame gedragsverandering. Bij de doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer wordt samen met de wegbeheerders gekeken waar bus en tram sneller door het netwerk kunnen rijden. We geven opdracht aan Zuid-Holland Bereikbaar voor het verkeersmanagement (monitoring en informatievoorziening bij ongevallen) en om de programmering van beheer- en onderhoudsprojecten tijdig op elkaar af te stemmen. De MRDH is adviseur voor de wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen en is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar. De gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden met Zuid-Holland Bereikbaar als helpende schakel.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.
- Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en afstemming multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg georganiseerd.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

Blauw: project loopt volgens begroting; Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Programma Knooppunten

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa 18 OV-knooppunten zijn verbeterd in 2026. De volgende knooppunten staan op de planning: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

OV-concessies, onderdeel assets

Binnen de railconcessies HTM en RET maken wij afspraken over het beheer en onderhoud van de gehele portefeuille voor het financiële langere termijnperspectief. Daarnaast maken we afspraken over de raakvakken met lopen, fietsen, deelmobiliteit, vervoer over water, kwaliteit buitenruimte en verkeersveiligheid. We faciliteren verbeteringen aan het OV-netwerk door de komende jaren extra remisecapaciteit toe te voegen, zowel in Den Haag als Rotterdam en omstreken voor metro en tram. Onder meer op de locaties GAVI Den Haag, 's Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam.
De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (incl. remises) op basis van de kaders die in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden vastgesteld.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

Blauw: project loopt volgens begroting; Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het actualiseren van de beheervisie van de MRDH.		We zijn als MRDH bevoegd gezag voor de veiligheid en het beheer van de railinfrastructuur. Hierbij dienen we tenminste vierjaarlijks onze beheervisie aan te passen aan de actualiteit rondom het beheer van de Railassets.. Wij maken onze beleidskaders up-to-date met de actuele beleidsspeerpunten van MRDH. Voor de beheerders HTM en RET is onze geactualiseerde beheervisie een kaderstellend document voor het opstellen van strategische, - en de jaarlijkse beheerplannen voor het beheer van de railassets.
Het beoordelen van het beheerplan Rail assets (vloot en infrastructuur) van de MRDH.		Wij hebben het beheerplan 2024 van HTM goedgekeurd. Het beheerplan 2023-2024 van RET is nog niet door ons goedgekeurd. We zijn met RET in gesprek over passende mitigerende maatregelen zodat het beheer van de Railassets binnen onze financiële kaders (bandbreedte assetsubsidie) wordt uitgevoerd.
Eerste stallingsmogelijkheden in verbouwde remise Harstenhoekplein mogelijk, totaal gereed in 2025.		
Doorlopen planologische procedures remise GAVI-terrein.		

Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem

Het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 besloten, na behandeling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 15 november 2023, opdracht 6 af te ronden. In deze bestuursrapportage gaan we daarom niet meer in op de aparte activiteiten van opdracht 6, maar beschrijven we hieronder wat is afgesproken. Vanuit opdracht 1, 3 en 5 blijven we het OV ontwikkelen en versterken. Uitdagingen zoals voldoende personeel, maatregelen om het OV sneller te maken en de kwaliteit van het OV hebben onze blijvende aandacht en worden opgepakt vanuit die opdrachten.

In 2023 hebben we na een intensieve trajecten met de vervoerders HTM en RET maatregelenpakketten afgesproken die voor een (financieel) gezonde basis zorgen voor de toekomst van het OV. Daarmee is de basis gelegd voor het herstel van het OV. Ook de uitgangspunten voor het maatregelenpakket met EBS hebben we afgesproken. In 2024 besluit de bestuurscommissie over het maatregelenpakket met EBS. Onderdeel van de besluitvorming op 15 december 2023 was de beëindiging van het Transitieprogramma OV en corona. Afspraken uit het Transitieprogramma die doorlopen, krijgen een plaats in lopende concessies of in lopende programma's en projecten. De bestuurscommissie neemt medio 2024 het besluit over de wijze waarop de voor dit Transitieprogramma beschikbare middelen in de toekomst worden ingezet. Vanaf 2024 hanteren we weer een reguliere vervoerplanprocedure voor de dienstregeling 2025.

Ondanks dat we opdracht 6 hebben afgerond, gaat de lobby onverminderd door en is dat ook nodig voor de doorontwikkeling van het OV. We zetten in op meer Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Het gaat om een BDU die structureel rechtdoet aan de opgave waarvoor we nu en in de toekomst voor aan de lat staan. Dit betekent onder meer dat we inzetten op:

- voldoende middelen voor beheer en onderhoud en voldoende investeringsruimte om de groei in de regio te kunnen faciliteren.
- een positief beeld creëren over het OV. Dit moet bijdragen aan meer personeel dat graag in het OV wil werken en meer reizigers in het OV en daarmee hogere inkomsten.
- een juiste bijdrage voor het OV-studentenproduct. Doel is vraag en aanbod voor het studentenproduct beter in balans te brengen met een gezonde financiële basis.

3.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten			
Beleid en programmering			
Verkeer	4.712.280	7.162.280	2.450.000
Openbaar vervoer	4.586.868	4.586.868	0
Subsidie CROW Kp-VV	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	**10.199.148**	**12.649.148**	**2.450.000**
Exploitatie openbaar vervoer			
Concessies	435.533.270	577.857.787	142.324.517
Beheer en onderhoud infra	5.462.901	9.380.555	3.917.654
Subtotaal Exploitatie OV	**440.996.171**	**587.238.342**	**146.242.171**
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	3.515.195	3.592.904	77.709
Subtotaal Apparaatslasten	**3.515.195**	**3.592.904**	**77.709**
Financiering			
Rente	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
Subtotaal Financiering	**22.157.857**	**16.556.168**	**-5.601.689**
Vennootschapsbelasting			
Heffing vennootschapsbelasting	375	375	0
Subtotaal Vennootschapsbelasting	**375**	**375**	**0**
Totaal lasten	**476.868.746**	**620.036.937**	**143.168.191**
Baten			
Onttrekking fonds BDU	448.277.475	492.585.088	44.307.613
Rente	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
Marktconformiteits-opslag	8.152.654	6.996.834	-1.155.820
Overige inkomsten	5.927.798	109.898.847	103.971.049
Totaal baten	**484.515.784**	**626.036.937**	**141.521.153**
Saldo van baten en lasten	7.647.038	6.000.000	-1.647.038
Toevoeging risicoreserve financiering	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Verkeer

De begroting wordt verhoogd met € 2,45 miljoen. MRDH fungeert als kassier voor de rijksbijdrage voor de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 2,45 miljoen). De extra lasten worden gedekt door een extra rijksbijdrage via de BDU beschikking.

Openbaar vervoer

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Exploitatie openbaar vervoer

Binnen de exploitatie van het openbaar zijn er drie ontwikkelingen in 2023 zijn ingezet die bepalend zijn voor lasten in 2024 financiële kader voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer:

1. Met instemming van de motie Bikker wordt het regionaal openbaar vervoer structureel met € 300 miljoen extra ondersteund. Met € 300 miljoen is het landelijk mogelijk om de voor 2024 voorziene tariefstijging van 11,7% in het regionaal openbaar vervoer structureel af te wenden, waarbij er in 2025 weer reguliere indexatie van de tarieven zal plaatsvinden. De decentrale overheden verwachten dat hiervoor structureel circa € 160 miljoen nodig is. De resterende € 140 miljoen is jaarlijks beschikbaar voor de instandhouding aan het regionaal openbaar vervoer.
   De verwachting is dat van de € 300 miljoen extra middelen jaarlijks € 72,9 miljoen bij de MRDH terecht komt. Voor het afwenden van de tariefstijging is € 39,5 miljoen beschikbaar. Voor de railconcessies betekent dit lagere (norm)opbrengsten, wat leidt tot een hogere subsidie richting de vervoerders en voor de busconcessies verhoogt de MRDH de jaarlijkse subsidie met een compensatie voor het niet doorvoeren van de tariefstijging. Voor de instandhouding resteert dan € 33,4 miljoen voor de MRDH.
2. De contractvergoeding Studentenreisrecht OV (SOV) voor 2024 is herijkt als onderdeel van het contract tussen OCW en vervoerders. Als gevolg keert OCW een lagere contractvergoeding uit aan de OV-contractpartijen. Naar aanleiding van motie Krul is eenmalig ondersteuning van het OV in 2024 toegezegd. Normaal gesproken heeft de MRDH hier geen rol in, maar er is besloten om de eenmalige bijdrage via de BDU aan vervoerders uit te keren. Naar verwachting gaat het voor de MRDH om € 15,2 miljoen.
3. het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 ingestemd met de besluiten in het kader van Borging toekomstbestendig OV in de hele regio. Financieel is besloten om een reservering in de OV-exploitatiebegroting op te nemen van € 145 miljoen. Van de € 145 miljoen wordt € 137 miljoen gedekt uit de beschikbare financiële ruimte binnen het BDU saldo. Het besluit voor deze aanvullende middelen voor het OV zullen uiteindelijk worden verwerkt in de subsidies voor de exploitatie van het openbaar vervoer. In deze bestuursrapportage zijn de gevolgen op hoofdlijnen verwerkt op basis van de voorgestelde aanpassingen in het besluit. De detailuitwerking van de besluiten vindt in de eerste helft van 2024 plaats. De definitieve verwerking in de vorm van aangepaste subsidieverleningen voor 2024 moet nog plaatsvinden en zal naar verwachting bij de 2de bestuursrapportage worden verwerkt.

Concessies

De concessies zoals opgenomen in de initiële begroting 2024 en nu de 1ste bestuursrapportage zijn eigenlijk niet meer vergelijkbaar, zeker voor het exploitatie gedeelte, omdat door het bovengenoemde besluit bij punt 3 de uitgangspunten van de concessies niet meer hetzelfde zijn. Het besluit is bedoeld om een nieuw startpunt te creëren aansluitend bij nieuwe werkelijkheid.

De verhoging van de lasten met € 142,3 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Concessies	Mutatie lasten €
De toevoeging van de Bikker gelden:	
Afwending tariefstijging	+ 39,5 miljoen
Instandhouding regionaal OV	+ 33,4 miljoen
SOV-herijkingscompensatie	+ 15,2 miljoen
Actualisatie concessies n.a.v. verweking besluit borging toekomstbestendig OV en de toepassing van de actuele indexatiecijfers	+ 42,3 miljoen
De begrote lasten stijgen door vrijval uit vaststellingen voor assets uit eerdere jaren die binnen het asset budget van 2023 waren gereserveerd voor aanvullende aanvragen. Die aanvragen zijn er niet geweest voor assets in 2023, dus schuift het budget door naar 2024.	+ 9,2 miljoen
Personen vervoer over water is geactualiseerd op basis van de gemaakte afspraken.	+ 0,5 miljoen
De verwachte lasten voor de stimuleringsmaatregelen uit het transitieplan zijn hoger in 2024. Dit gaat om verschuiving van de lasten tussen de jaren en niet een wijziging van het budget.	+ 1,3 miljoen
Voor maatwerk vervoer schuift het niet gebruikte budget in 2023 door naar 2024.	+ 0,9 miljoen
Totaal	+ **142,3 miljoen**

Beheer en onderhoud infra

De verlaging van de lasten met € 3,9 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Beheer en onderhoud infra	Mutatie lasten €
De lasten en baten voor de abri concessie zijn geactualiseerd. Per saldo blijft het een saldo neutrale concessie.	+ 3,4 miljoen
Diverse mutaties binnen de overige assets, zoals doorschuif van DRIS budget uit 2023 naar 2024.	+ 0,5 miljoen
Totaal	- **3,9 miljoen**

Apparaatslasten

De stijging van de lasten betreft de verwerking van de cao stijging. Zie voor de verdere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Financiering

Gewijzigd op basis van een nieuwe opgave van de vervoerders van de benodigde financiering in 2024. Zie voor een verdere toelichting op de daling van de rentebaten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Vennootschapsbelasting

Zie voor de toelichting van de vennootschapsbelasting de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (opgenomen in hoofdstuk 5.2).

Baten

Onttrekking fonds BDU

De BDU-onttrekking betreft het saldo van de kosten minus de overige inkomsten van derden.

Rente en Marktconformiteits-opslag

Gewijzigd op basis van een nieuwe opgave van de vervoerders van de benodigde financiering in 2024.

Overige inkomsten

De verhoging van de overige inkomsten met € 104,0 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Onderwerp	Mutatie lasten €
De toevoeging van de Bikker gelden:	
Afwending tariefstijging	+ 39,5 miljoen
Instandhouding regionaal OV	+ 33,4 miljoen
SOV-herijkingscompensatie	+ 15,2 miljoen
Rente inkomsten op de liquide middelen die bij de initiële begroting nog niet waren begroot.	+ 14,0 miljoen
De lasten en baten voor de abri concessie zijn geactualiseerd. Per saldo blijft het een saldo neutrale concessie.	+ 1,9 miljoen
Totaal	+ **104,0 miljoen**

3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Viersporigheid Emplacement: Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland invulling geven aan de rol van opdrachtgever. Op basis van voortgangsrapportages plantoetsing om te waarborgen dat de middelen van de MRDH doelmatig worden besteed.	●	
Fietsmaatregelen Westland: De wegbeheerders starten met de planuitwerking voor de drie Metropolitane fietsroutes en op basis van subsidieaanvragen van wegbeheerders verlenen wij subsidies.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
No Regret Binckhorst: het realiseren van een No Regret-pakket aan maatregelen in het CID-gebied op het gebied van fiets, hubs en OV-doorstroming.		De gemeente Den Haag geeft aan dat de drie fietsprojecten Velostrada, Nieuwe Tolbrug (als onderdeel van de MFR route Den Haag - Pijnacker) en Trekvlietbrug een vertraging hebben van 1 tot2 jaar. De vertraging is het gevolg van een meer tijdvergend participatietraject (Velostrada) en en de wijze van aanbesteden (Trekvlietbrug). Bij de Nlewue Tolbrug worden aanvullende studies uitgevoerd en wordt aan de hand van de uitkomsten een participatietraject gestart.
Een realisatiebesluit nemen voor het project MOVV Metronet.		
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: • opstarten definitief ontwerp perron verlening gekoppeld rijden lijn 4 (fase 1).		Gekoppeld rijden op Randstadrail lijnen zorgt dat we kunnen groeien met het OV; er ontstaat ruimte op het samenloopdeel voor de groei van RandstadRail lijn 3 en 4 en de frequentieverhoging op de E-lijn. Tevens ontstaat ruimte voor groei in de Haagse tramtunnel. We hebben een technische analyse laten uitvoeren naar gekoppeld rijden, daaruit kwam naar voren dat er ruimtelijke consequenties zijn bij het verlengen van de haltes. Met name op het gebied van groen, bomen en parkeerplekken. Gemeente Den Haag, HTM en MRDH werken samen aan een Ruimtelijk hoofdkeuze document voor lijn 2, 3 en 4. Met als doel om ruimtelijke impact en oplossingsrichtingen van het verlengen van de haltes in Den Haag te bepalen. Daarna maken we samen een integrale afweging voor de keuze op welke lijnen gekoppeld te gaan rijden.
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: • uitvoeren verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel.		
Beoordelen van aanmeldingen voor het IPVa 2025 Kleine projecten in het kader van de Woningbouw versnellingsmaatregelen.		

OV-ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Oplevering project HOV Maastunnel
- HOV Ridderkerk met als doel het versnellen van het openbaar vervoer.
- Upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.
- Invoering 1e fase maatregelen Plan toekomstvast tramnet

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Op basis van de uitwerking HOV Ridderkerk subsidie verlenen aan de gemeente Ridderkerk met als doel het openbaar vervoer te versnellen.	●	
Op basis van rapportage bespreken van de voortgang van de Upgrade van het bus- en metrostation Spijkenisse centrum.	●	
Uitwerking Plan Toekomstvast Tramnet	●	
Realisatie HOV Maastunnel en knooppunt Zuidplein	●	

Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Verstrekken van subsidie op basis van een definitief ontwerp voor tracédelen uit de samenwerkingsovereenkomsten (SOK) MFR routes Zoetermeer – Rotterdam, Westland –Rotterdam, Delft – Rotterdam Alexander, Den Haag - Pijnacker, Westland - Delft, Westland - Den Haag HS, Westland - Den Haag CS en (Dordrecht) Ridderkerk – Rotterdam.	●	We monitoren de subsidieaanvragen van de wegbeheerders op basis van een dashboard per route. We beoordelen het definitief ontwerp per wegbeheerder en tracédeel op basis van de gemaakte afspraken in de samenwerkingsovereenkomst. Vervolgens verlenen we subsidies.

Verbeterd OV-systeem

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Realisatie deelprogramma's 'Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)	●	
Start realisatie lijn 1 Delft en Rijswijk	●	
Ingebruikname lijn 19 naar TU-wijk	●	

Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Regionaal basisnetwerk fiets

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Fietspaden die onderdeel zijn van het basisnetwerk fiets komen bij kwaliteitsverbetering in aanmerking voor 50% subsidie. Hiervoor kunnen de gemeenten jaarlijks voorstellen indienen voor opname in het IPVa. De gemeenten hebben tot 31 juli 2023 de tijd om projecten aan te melden. De bestuurscommissie neemt in december 2023 een besluit over opname in het IPVa 2024.	●	Wegbeheerders hebben nog geen subsidieaanvraag ingediend voor de aanleg of de verbetering van fietsinfrastructuur.

Programma Knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. De MRDH verstrekt subsidie voor de verbetering van deze OV-knooppunten. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationsbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbetering.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa 18 OV-knooppunten zijn verbeterd in 2026. De volgende knooppunten staan op de planning: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Doorstromingsprojecten uit OV-Ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

Blauw: project loopt volgens begroting; Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
In het vervoersgebied van HTM en de RET uitvoering geven aan de realisatie van diverse kleinere versnellingsmaatregelen (afscheiding langs trambanen, optimaliseren van verkeerregelinstallaties en halteverplaatsingen).		We werken in Rotterdam met de gemeente en de RET de projecten buslijn 70 en tram Laan van zuid uit, we verwachten dit jaar de realisatiebesluiten te nemen. We werken met de gemeenten en RET het vastgestelde Plan Toekomstvast tramnetwerk concreet uit. Versnellingsmaatregelen maken daar een groot deel van uit. Verwachte realisatie van maatregelen is vanaf 2025 aan de orde. Den Haag: We werken samen met de gemeente Leidschendam-Voorburg en HTM versnellings-maatregelen uit rondom de Mall of the Netherlands. Het gaat onder andere om het vervangen van iVRI's. Van 50 naar 30km/h: In navolging van Amsterdam gaan ook gemeenten binnen de MRDH voor het verlagen van snelheden als belangrijk middel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het verlagen van de snelheid van 50 km naar 30 km/h op gebiedsontsluitingswegen heeft (grote) nadelige gevolgen voor het OV te versnellen en dit is nadelig voor onze reizigers (langere reistijd) en voor de exploitatie (meer bussen nodig). We werken daarom samen met de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Delft en de HTM aan een visie document om de ambitie 'versnellen van het openbaar vervoer vast te houden.

3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten per programma			
Projectkosten Verkeer			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	26.108.451	17.680.585	-8.427.866
Fiets- en ketenmobiliteit	31.795.381	34.344.157	2.548.776
Verkeersveiligheid	8.981.454	16.653.191	7.671.737
Subtotaal Verkeer	**66.885.286**	**68.677.933**	**1.792.647**
Projectkosten Openbaar vervoer			
Netwerk openbaar vervoer	57.662.805	111.926.640	54.263.835
Subtotaal Openbaar vervoer	**57.662.805**	**111.926.640**	**54.263.835**
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	1.496.525	1.529.600	33.075
Subtotaal Apparaatslasten	**1.496.525**	**1.529.600**	**33.075**
Totaal lasten	**126.044.616**	**182.134.173**	**56.089.557**
Baten			
Onttrekking fonds BDU	124.402.450	180.188.398	55.785.948
Overige inkomsten	1.642.166	1.945.775	303.609
Totaal baten	**126.044.616**	**182.134.173**	**56.089.557**
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 8,4 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
In de begroting 2024 was nog rekening gehouden met de start van de realisatie van het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan, één van de maatregelen uit het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers'. Naar verwachting start de uitvoering van het project niet eerder dan in 2026.	- 4,0 miljoen
Bijstelling jaarschijf 2024 Central Innovation District (CID)-Binckhorst, no-regret maatregelen. Binnen deze subsidiecategorie worden geen projecten meer gerealiseerd.	- 0,7 miljoen
In de begroting 2024 was nog geen rekening gehouden met de bijdrage van het Rijk aan het werkbudget voor het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar. Het Rijk heeft dit bedrag toegevoegd aan de BDU beschikking voor 2024.	+ 0,4 miljoen
In de begroting was de jaarschijf voor de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move 2020-2023 van € 6 miljoen nog niet verdeeld over de vier subsidiecategorieën, maar als algemene post begroot binnen de subsidiecategorie Verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS). Die verdeling vindt nu plaats. Binnen WMWS is sprake van een vijftal lopende subsidies: • Westland: Maatregel C4/C8: Werkgeversaanpak Royal Flora Holland, Honderdland en ABC Westland; • Westland: Maatregel C7: Doorstromingsmaatregelen A20 • Voorne-Putten en Haven Rotterdam: Maatregel D2: Logistiek Platform • Voorne-Putten en Haven Rotterdam: Maatregel D3: Mobiliteitsmanagement Gedragsbeïnvloeding • Aanpakken: Maatregel G4: Reefer hub De verwachte bestedingen voor deze projecten bedragen € 0,7 miljoen in 2024. Het budget binnen VMWS voor de KTA wordt daarom met € 5,3 miljoen verlaagd.	- 5,3 miljoen
Het programma AVLM is eind 2022 geëvalueerd. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit is besloten kennisontwikkeling te continueren, lopende projecten af te ronden en geen nieuwe pilots te starten. In de begroting 2024 was nog geen rekening gehouden met bestedingen na 2022. Naast een jaarlijks onderzoeksbudget van € 0,2 miljoen lopen er nog twee pilotprojecten: • project Certificering Autonoom Vervoer in de Openbare Ruimte (CAVIDOR); • realiseren van automatisch vervoer bij Rotterdam The Hague Airport (MARTHA). De verwachte bestedingen voor 2024 voor AVLM bedragen in totaal € 1,3 miljoen.	+ 1,3 miljoen
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidiecategorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidiecategorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting. In de begroting 2024 was in dit kader voor de jaarschijf 2024 een stelpost van € 5 miljoen opgenomen voor het IPVa 2023 en 2024. Het IPVa 2023 is inmiddels volledig verplicht en voor het IPVa 2024 is het totale subsidieplafond verhoogd met € 5 miljoen naar € 35 miljoen. De stelpost voor het jaar 2024 wordt daarom verhoogd met 25% van € 5 miljoen en verdeeld over drie jaar (€ 0,4 miljoen). Per saldo wordt de begroting binnen de subsidiecategorie Verkeersmanagement en wegenstructuur verlaagd met € 0,1 miljoen: • Stelpost 2023 verlagen met € 2,5 miljoen; • Stelpost 2024 verhogen met € 0,4 miljoen; • Lopende kleine subsidieprojecten 2023 en eerder: verhogen jaarschijf 2024 met € 2 miljoen.	- 0,1 miljoen
Totaal	**- € 8,4 miljoen**

Fiets- en ketenmobiliteit

De hogere verwachte bestedingen van € 2,5 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
Realisatie van de metropolitane fietsroutes Zoetermeer-Rotterdam en Den Haag - Pijnacker starten niet eerder dan in 2025. In de begroting 2024 was voor deze routes nog € 6,2 miljoen opgenomen. Bij de 2e bestuursrapportage 2024 is meer zicht op de voortgang van de overige routes en voor die routes zal op dat moment indien nodig een bijstelling plaatsvinden.	- 6,2 miljoen
In de begroting was de jaarschijf voor de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move 2020-2023 van € 6 miljoen nog niet verdeeld over de vier subsidiecategorieën, maar als algemene post begroot binnen de subsidiecategorie Verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS). Die verdeling vindt nu plaats. Binnen Fiets- en ketenmobiliteit is sprake van een drietal lopende subsidies: • Oeververbinding (inclusief Algeracorridor): Maatregel B03: Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug • Oeververbinding (inclusief Algeracorridor): Maatregel B13: Snelfietsroute Algerabrug (tracé Capelle) • Zoetermeer: Maatregel E03: Aansluiting Entreegebied op station Zoetermeer De verwachte bestedingen voor deze projecten bedragen € 3,1 miljoen in 2024. Het budget binnen deze subsidiecategorie voor de KTA wordt daarom met € 3,1 miljoen verhoogd.	+ 3,1 miljoen
In het kader van het Transitieprogramma OV en corona is er voor stimulering van ketenmobiliteit € 1,4 miljoen aan budget doorgeschoven vanuit de jaarrekening 2023. Bij de 2e bestuursrapportage 2024 is meer zicht op de specifieke invulling van het budget en zal indien nodig nog een bijstelling plaatsvinden.	+ 1,4 miljoen
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidiecategorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidiecategorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting. In de begroting 2024 was in dit kader voor de jaarschijf 2024 een stelpost van € 5 miljoen opgenomen voor het IPVa 2023 en 2024. Het IPVa 2023 is inmiddels volledig verplicht en voor het IPVa 2024 is het totale subsidieplafond verhoogd met € 5 miljoen naar € 35 miljoen. De stelpost voor het jaar 2024 wordt daarom verhoogd met 25% van € 5 miljoen en verdeeld over drie jaar (€ 0,4 miljoen). Per saldo wordt de begroting binnen de subsidiecategorie Fiets- en ketenmobiliteit verhoogd met € 4,2 miljoen: • Stelpost 2023 verlagen met € 2,5 miljoen; • Stelpost 2024 verhogen met € 0,4 miljoen; • Lopende kleine subsidieprojecten 2023 en eerder: verhogen jaarschijf 2024 met € 6,3 miljoen.	+ 4,2 miljoen
Totaal	+ **€ 2,5 miljoen**

Verkeersveiligheid

De hogere verwachte bestedingen van € 7,7 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €	
Voor de nog lopende projecten in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen worden de budgetten over de nog resterende jaarschijven verdeeld op basis van realisatie bij de jaarrekening 2023 en verwachte verdere projectvoortgang. Voor 2024 betekent dit een verhoging van het budget met € 1,6 miljoen.	+	1,6 miljoen
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidiecategorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidiecategorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting. In de begroting 2024 was in dit kader voor de jaarschijf 2024 een stelpost van € 4,6 miljoen opgenomen voor het IPVa 2023 en 2024. Het IPVa 2023 is inmiddels volledig verplicht en voor het IPVa 2024 is het totale subsidieplafond verhoogd met € 5 miljoen naar € 35 miljoen. De stelpost voor het jaar 2024 wordt daarom verhoogd met 25% van € 5 miljoen en verdeeld over drie jaar (€ 0,4 miljoen). Per saldo wordt de begroting binnen de subsidiecategorie Verkeersveiligheid verhoogd met € 6,1 miljoen: • Stelpost 2023 verlagen met € 2,5 miljoen; • Stelpost 2024 verhogen met € 0,4 miljoen; • Lopende kleine subsidieprojecten 2023 en eerder: verhogen jaarschijf 2024 met € 8,2 miljoen.	+	6,1 miljoen
Totaal	+	**€ 7,7 miljoen**

Netwerk openbaar vervoer

De hogere verwachte bestedingen van € 54,3 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €	
Voor een aantal projecten schuift de realisatie in tijd naar achter, waardoor de lasten uit 2023 terecht komen in 2024. Het gaat om programma Instroom nieuwe trams Haagse regio (INTHR) voor € 16,2 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat er minder aanvragen van gemeente Den Haag zijn ontvangen dan voorzien, vertraging van het aanvraagproces en vertraging in de uitvoering. Daarnaast schuiven de projecten Systeemspring sneltramtraject (€ 2,3 miljoen), 4-sporigheid Schiedam (3,2 miljoen), Hart van Zuid (€ 0,5 miljoen), Hoekse lijn (€ 1,6 miljoen), Sebastiaansbrug (€ 0,9 miljoen) en R-net Ridderkerk Rotterdam (1,1 miljoen).	+	25,8 miljoen
De verwachte studiekosten van de projecten gekoppeld rijden RandstadRail & vernieuwen spoorbeveiliging (€ 1,5 miljoen), Metronet (€ 2,7 miljoen) Oude lijn & Knooppunten (€ 1,9 miljoen), Bereikbaarheid CID Binckhorst (€ 10,3 miljoen incl. Rijksbijdrage) en Stadsbrug Rotterdam (€ 2,9 miljoen) zijn geactualiseerd en leiden tot extra lasten in 2024. De toenemende lasten komen enerzijds door het doorschuiven van ongebruikt budget uit 2023. Anderzijds als gevolg van afspraken over de verdeling van de studiekosten binnen de projecten die bij het opstellen van de begroting 2024 nog niet waren gemaakt en dus ook niet waren begroot. De reserveringen voor de studiekosten komen ten laste van het totale beschikbare budget voor deze projecten, dus het betreft een verschuiving in tijd en geen extra budget.	+	19,3 miljoen
Voor een aantal (deel)projecten uit de programma's no regret Binckhorst en de Korte Termijn Aanpak (KTA) geldt dat de verleningen en daarbij behorende lasten in 2024 uiteindelijk binnen categorie netwerk openbaar zullen vallen terwijl ze stonden begroot bij Verkeersmanagement en wegenstructuur.	+	9,0 miljoen
Voor lijn 19 is 2023 besloten door de BCVa om extra budget beschikbaar te stellen. Het besluit leidt naar verwachting ook tot hogere lasten in 2024.	+	2,7 miljoen
Voor kleine OV-projecten binnen het programma Kleine projecten wordt in 2024 meer realisatie verwacht (€ 1,1 miljoen).	+	1,1 miljoen
Door vertraging in de realisatie schuift een deel van de lasten voor het programma versnellingsmaatregelen OV naar 2025.	-	3,6 miljoen
Totaal	+	**€ 54,3 miljoen**

Apparaatslasten

De stijging van de lasten betreft de verwerking van de cao stijging. Zie voor de verdere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Baten

Onttrekking fonds BDU

De BDU-onttrekking betreft het saldo van de kosten minus de overige inkomsten van derden.

Overige inkomsten

Dit betreft de specifieke uitkering in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheids-maatregelen. De verwachte realisatie van dit Rijksbudget is gekoppeld aan de verwachte voortgang van deze projecten.

3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

Opdracht 2 - toekomstbestendige economie stimuleren;
Opdracht 4 - vernieuwen van werklocaties.

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

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

Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren

Algemeen

Het aanpakken van de mismatch tussen onderwijs en arbeidsmarkt en het verhogen van de productiviteit en bedrijvigheid zorgt voor de groei van welvaart en welzijn. Door een groei van het aantal arbeidsplaatsen en deze arbeidsplaatsen in te vullen met geschikt personeel groeit de arbeidsparticipatie. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit dragen bij aan de ambitie van extra groei van welvaart en welzijn. Voor een betere aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt zetten we in op twee programma's: Campusprogramma en Leven Lang Ontwikkelen programma.

Voor extra productiviteit en bedrijvigheid zetten we in op Versterken mkb en Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's.

Hierna wordt per aandachtsgebied op basis van de Strategische Agenda aangegeven wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen in 2024.

Campusprogramma

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten.	●	Op dit moment inventariseren we bij alle gemeenten en campussen aan welke initiatieven zou kunnen worden bijgedragen. We voeren nu eerste gesprekken met een aantal gemeenten over mogelijke campusprojecten, zowel nieuwe als bestaande campussen. De gemeenten hebben nog geen concrete projecten aangemeld.
We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling.	●	
We stimuleren de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen deze campussen en wo-campussen in innovatie en kennisvalorisatietrajecten die bijdragen aan regionale transitieopgaven.	●	
We ondersteunen campussen in hun communicatie naar mkb- bedrijven met behulp van de ontwikkelde toolkit, die een kopverhaal over het campusnetwerk en kernverhalen per sector bevat, een corporate presentatie, feiten en cijfers, showcases en een folder.	●	

Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan minimaal vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo en/of hbo campus.	●	
We gaan nieuwe samenwerkingen aan met regionale partijen gericht op werkenden, werkzoekenden en zij-instromers, die skills opleidingen aanbieden, met ook aandacht voor diversiteit. Dit met als doel de impact van de LLO-projecten op de arbeidsmarkt te vergroten, evenals de regionale samenwerking op LLO-gebied.	●	

Versterken mkb

Er is een grote groep mkb in de metropoolregio die behoefte heeft aan toegang tot informatie en advies om tijdig beslissingen te nemen om hun bedrijf gezond te houden, weer gezond te maken of tijdig te stoppen. Ondernemers hebben behoefte aan een transparant systeem van dienstverlening waarbij het aanbod van verschillende partijen onderling samenhangt, transparant en begrijpelijk is. Dit is in de praktijk nog te weinig het geval.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Een hoger deel mkb is ondersteund.
- Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Op basis van een in 2023 uitgevoerde behoefte-inventarisatie onder accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten wordt een bijbehorend uitvoeringsplan opgesteld. De activiteiten die in het uitvoeringsplan voor 2024 bepaald zijn gaan we in 2024 uitvoeren.	●	
We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.	●	Gemeenten hebben nog geen projectaanvragen ingediend. We proberen deze actief op te halen in gesprekken met gemeenten. Hierbij maken we een koppeling met projecten uit Region of the Future.
We onderhouden een netwerk van accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten en we delen kennis over innovatieprogramma's, regelingen en best practices via twee tot drie sessies en/of via andere kanalen die uit de behoefte-inventarisatie van 2023 komen.	●	

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

In Region of the Future worden samen met Yes!Delft oplossingen ontwikkeld voor regionale innovatie-vraagstukken. Startups ontwikkelen schaalbare, commercieel en technisch haalbare oplossingen. Gemeenten kunnen hier optreden als eerste klant, waardoor maatschappelijke opgaven direct worden gekoppeld aan de uitdagingen van individuele gemeenten. De nieuwe producten en diensten die dit oplevert zorgen voor stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei. Daarnaast stimuleren we sectorale innovatieprogramma's en innovatieve programma's/projecten op economische toplocaties die zorgen ervoor dat bedrijven hun vernieuwende producten en diensten sneller ontwikkelen in testomgevingen ('fieldlabs'). Hierbij ligt de focus op het toepassen van innovatie bij het mkb. De MRDH stimuleert innovatie door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland financiering en schaalvergroting van programma's te organiseren waardoor deze meer maatschappelijke- en economische effecten opleveren.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

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

Opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties

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

Aan de hand van de Strategie werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op het versterken van de ruimtelijke economische structuur van de regio door marktevenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, het beter benutten van de bestaande werklocaties en het aanjagen van vergroening en verduurzaming.

De MRDH organiseert de regionale afstemming tussen de individuele gemeenten om gezamenlijk te sturen op de voorraad van winkels, bedrijventerreinen en kantoren.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

● Blauw: project loopt volgens begroting; ● Oranje: project loopt niet volgens begroting.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We voeren de in 2023 opgestelde Uitvoeringsagenda 2023-2024 voor het programma Werklocaties uit langs de lijnen: bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel/ vitale kernen.	●	
We organiseren regionale afstemming ten behoeve van passende ruimte voor werklocaties. Dit gebeurt op basis van een adviesvraag van gemeenten.	●	
We monitoren de regionale kantorenmarkt en de regionale winkelvoorraad.	●	
We organiseren zes bijeenkomsten over verschillende thema's binnen het domein werklocaties voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.	●	
We zorgen voor kennisontwikkeling op de (on)mogelijkheden van beter benutten van bestaande bedrijventerreinen (onder meer onderzoeken en kennisdeling van ervaringen van gemeenten).	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.		De gemeenten hebben nog geen concrete projecten ingediend. We voeren nu gesprekken met de gemeenten over mogelijke projecten. Bovendien gaan we vanaf april 2024 gezamenlijk werken aan een beter benutten aanpak, gevoed door aangedragen casussen van gemeenten. Rondom het zomerreces verwachten we projectvoorstellen om bedrijventerreinen beter te benutten.
We stellen een lobbystrategie op voor de agendering en bekostiging van de opgave van revitalisering/beter benutten van bedrijventerreinen.		
We organiseren twee kennissessies op het gebied van verduurzaming kantoren.		
We voeren het programma Next Economy Bedrijventerreinen uit, inclusief projectfinanciering en kennisdeling.		

3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3 Economisch vestigingsklimaat bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten			
Subtotaal programmakosten	3.160.479	3.116.851	-43.628
Subtotaal InnovationQuarter	986.081	986.081	0
Subtotaal YES!Delft	500.000	500.000	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.070.550	1.094.239	23.689
Totaal lasten	**5.717.110**	**5.697.171**	**-19.939**
Baten			
Inwonerbijdrage	5.677.110	5.657.171	-19.939
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	40.000	40.000	0
Totaal baten	**5.717.110**	**5.697.171**	**-19.939**
Saldo van baten en lasten	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote lasten op het programma dalen met € 19.939 door de verwerking van het nieuwe cao akkoord in de salarislasten. Vanwege de stijging van de salarislasten stijgt de bijdrage aan de overheadkosten vanuit de inwonerbijdrage met € 19.939. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma. Deze daling van de baten komt ten laste van de programmakosten. Daarnaast komt de stijging van de apparaatslasten binnen dit programma als gevolg van de cao stijging ook ten laste van de programmakosten. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de paragraaf bedrijfsvoering (hoofdstuk 5.2).

Baten

Door de verwerking van het nieuwe cao akkoord in de salarislasten stijgt de bijdrage aan de overhead-kosten vanuit de inwonerbijdrage met € 19.939. De inwonerbijdrage die de MRDH in 2023 ontvangt van de gemeenten wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met € 19.939.

Hoofdstuk 4 Overhead

4.1 Overhead

Overhead bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten			
Personele overhead Va	3.444.557	3.773.018	328.461
Materiële overhead Va	2.799.200	2.546.960	-252.240
Totaal Overhead Va	**6.243.757**	**6.319.978**	**76.221**
Personele overhead EV	901.873	984.872	82.999
Materiële overhead EV	699.800	636.740	-63.060
Totaal Overhead EV	**1.601.673**	**1.621.612**	**19.939**
Totaal lasten overhead	**7.845.430**	**7.941.590**	**96.160**

Dekkingsbronnen Overhead bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Onttrekking fonds BDU	6.243.757	6.319.978	76.221
Inwonerbijdrage EV	1.601.673	1.621.612	19.939
Totaal dekkingsbronnen Overhead	**7.845.430**	**7.941.590**	**96.160**
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De stijging van de personele overheadkosten is het gevolg van een structurele toevoeging van de functies HRM medewerker, HRM adviseur en adviseur Informatiebeheer aan het functiegebouw van de MRDH (€ 315.300) en verwerking van het cao akkoord voor de gemeentelijke sector (€ 96.160). Dekking van de structurele toevoeging van de functies vindt plaats uit het verlagen van het materiële budget met € 315.300. Zie voor een verdere toelichting de paragraaf bedrijfsvoering.

De totale apparaatslasten (overhead en directe kosten personeel op de begrotingsprogramma's) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 5.2). De uitgaven worden conform de in de begroting opgenomen verdeelsleutels toegerekend aan de BDU-middelen en aan de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat:

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

- De salariskosten van de stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en de overige bedrijfsvoeringskosten: 80% van deze kosten komt ten laste van de rijksmiddelen BDU en 20% van deze kosten komt ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Baten

De verhoging van het overhead budget wordt bekostigd door een verhoging van de Dekkingsbronnen Overhead met € 96.160. De in de begroting opgenomen verdeelsleutels worden gehanteerd voor de toerekening aan de twee dekkingsbronnen (zie toelichting bij de lasten).

Hoofdstuk 5 Paragrafen

5.1 Financiering

Financieringsfunctie bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Lasten per programma			
Rente OV-bedrijven	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
Rente overbesteding	0	0	0
Totaal	**22.157.857**	**16.556.168**	**-5.601.689**
Baten per programma			
Rente OV-bedrijven	22.157.857	16.556.168	-5.601.689
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	8.152.654	6.996.834	-1.155.820
Te activeren rente overbesteding	0	0	0
Totaal	**30.310.511**	**23.553.002**	**-6.757.509**
Saldo van baten en lasten	**8.152.654**	**6.996.834**	**-1.155.820**
Dotatie (-)/onttrekking risicoreserve financiering	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
Resultaat	**505.616**	**996.834**	**491.218**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten van de financieringsfunctie zijn geheel toegerekend aan het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Lasten

De financieringsbehoefte van de OV-bedrijven is lager dan vooraf gedacht voor 2024. Hierdoor dalen de begrote rentelasten met € 5,6 miljoen.

Baten

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt op grond van het Treasurystatuut en de Verordening bussenleningen een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht bij de OV-bedrijven. De in rekening te brengen opslag daalt vanwege de lagere financieringsbehoefte van de OV-bedrijven.

Reserve

De benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsfunctie wordt bepaald door de leningen aan de vervoerbedrijven af te zetten tegen de boekwaarde van de materiële vaste activa waarop de MRDH een pandrecht heeft. Door een toevoeging van € 6 miljoen wordt de Risicoreserve financieringen weer op een voldoende niveau gebracht. Zie voor een verdere toelichting paragraaf 5.2 Weerstandsvermogen en risico's.

5.2 Weerstandsvermogen en risico's

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2024-2027 gemiddeld € 40 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 36 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 3.1.). De daarvoor benodigde BDU bijdrage wordt daardoor lager. In de volgende tabel is de op te bouwen risicoreserve financieringen in cijfers uitgewerkt:

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.442.878.196	1.249.305.885	-193.572.311
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.471.204.808	1.408.721.574	-62.483.234
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	956.283.125	915.669.023	-40.614.102
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	486.595.071	333.636.862	-152.958.209
Weging risico	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	38.927.606	26.690.949	-12.236.657
Netto/gewogen risico (ondergrens € 36 miljoen.)	38.927.606	36.000.000	-2.927.606
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	31.280.568	30.000.000	-1.280.568
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	8.152.654	6.996.834	-1.155.820
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**505.616**	**996.834**	**491.218**

5.3 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

Dit komt door een structurele toevoeging van de functies HRM medewerker, HRM adviseur en adviseur Informatiebeheer aan het functiegebouw van de MRDH, waardoor de formatie van de MRDH organisatie wijzigt van 92,6 fte naar 95,6 fte. De besluiten zijn op 9 oktober 2023 (voor de functies HRM medewerker en HRM adviseur) en op 15 januari 2024 (functie adviseur Informatiebeheer) genomen door het dagelijks bestuur.

Structurele toevoeging HRM

In 2017 lag de focus van de HRM-dienstverlening nog vooral op het verrichten van instandhoudingstaken. De dienstverleningsovereenkomst met de gemeente Rotterdam was ook op deze basis van focus ingericht. Sindsdien is de MRDH significant gegroeid, daarnaast heeft ze voor de periode van 2023-2026 een ambitieuze Strategische Agenda opgesteld die veel vraagt van de organisatie en haar medewerkers. Ook heeft de organisatie behoefte aan de (door)ontwikkeling van HRM-processen en -beleid.

Deze veranderingen maken aanpassing van de HRM-dienstverlening noodzakelijk, waarbij in de nieuwe situatie meer aandacht is voor:

- de begeleiding van het verandertraject van de MRDH;
- het borgen en optimaliseren van HRM-processen en -beleid;
- het behoud van kennis en continuïteit in de HRM-dienstverlening

Een uitgebreidere inzet en een grotere betrokkenheid van (de medewerkers van) HRM bij de MRDH is essentieel om recht te doen aan de bovenstaande ambities en omstandigheden.

Structurele toevoeging ICT

De MRDH streeft continu naar verbeteringen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. Sinds de oprichting zijn de informatiestromen binnen de MRDH significant gegroeid en is er voor de periode van 2023-2026 een ambitieuze Strategische Agenda opgesteld die veel vraagt van de organisatie en haar medewerkers. Informatiebeheer is onder invloed van digitalisering sterk in beweging en de eisen die gesteld worden aan informatieveiligheid nemen toe. Kennis van de organisatie en de werkprocessen van de MRDH is van substantieel belang om nieuwe ontwikkelingen te kunnen vertalen naar de werkwijzen binnen de MRDH.

Het kunnen inspelen op nieuwe en aangescherpte wetgeving op het gebied van informatiebeheer gecombineerd met de huidige beperkte bezetting en het vertrek van de externe inhuur zorgt ervoor dat de opgave fors groter is dan we aan capaciteit kunnen bieden. Naast dat dit in Planning & Control producten de afgelopen jaren is toegelicht, wordt dit ook door de account bij de jaarrekeningcontrole en in de managementletter van 2023 opgemerkt. Om te voorkomen dat we nieuwe ontwikkelingen in de toekomst niet meer bij kunnen benen en risico's mogelijk onvoldoende beheerst kunnen worden is besloten om het informatiebeheer per 2024 intern te gaan organiseren.

Een uitgebreidere inzet en een grotere betrokkenheid van een adviseur informatiebeheer bij de werkprocessen van de MRDH is essentieel om recht te doen aan de bovenstaande ambities en omstandigheden.

Financiële verwerking

Om de drie functies structureel in de personeelskostenbegroting op te nemen is het noodzakelijk de begrotingspost personele overhead met € 315.300,- (prijspeil 2024 na cao verhoging) op te hogen. De budget neutrale dekking vindt plaats door gelijktijdige verlaging van de budgetten voor materiële overhead voor hetzelfde bedrag. Door deze gelijktijdige verlaging heeft deze formatie uitbreiding geen effect op de Meerjarenbegroting. Dit omdat zowel de personele als de materiële kosten van de overhead voor 20% ten laste komen van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer.

Naast de structurele toevoeging van de drie functies aan het functiegebouw van de MRDH is het cao akkoord voor de gemeentelijke sector verwerkt. Sinds december 2023 is er een definitief akkoord over de nieuwe cao. Het akkoord geldt van 1 januari 2024 tot en met eind maart 2025, waarbij schaalbedragen vanaf 1 januari 2024 met 4,75% en per 1 oktober 2024 met 1,25% stijgen. Voor de MRDH begroting betekent de verwerking van de cao verhoging een totale mutatie van € 230.633 en is als volgt opgebouwd:

					Verdeling cao verhoging	
Verdeling bedragen in euro's	fte's	Kosten prijspeil basis begroting	Verwerking cao verhoging	Totaal	Overhead	Programma's
Toevoeging HRM medewerker	1,00			85.519		
Toevoeging HRM adviseur	1,00			107.885		
Toevoeging adviseur informatiebeheer	1,00			121.896		
Totaal toevoeging functies	**3,00**	**0**	**0**	**315.300**	**0**	**0**
Overige functies MRDH	92,60	10.428.700	230.633	10.659.333	96.160	134.473
Totalen	**95,60**	**10.428.700**	**230.633**	**10.974.633**	**96.160**	**134.473**

In de volgende overzichten is de was-wordt situatie van de verdeling van de apparaatslasten over de drie programma's (zie hoofdstuk 3) en het overzicht Overhead (zie hoofdstuk 4.1) weergegeven:

Was kostenverdeling apparaatslasten 2024			Kostenverdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel bedragen in euro's	fte's	Kosten	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma Infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma Economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	216.009			172.807		43.202
BFC, BSB en BID	29,6	3.147.393			2.517.914		629.479
Vervoersautoriteit	52,0	5.765.556	3.515.195	1.496.525	753.836		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.299.743				1.070.550	229.193
Totaal personele apparaatslasten	**92,6**	**10.428.701**	**3.515.195**	**1.496.525**	**3.444.557**	**1.070.550**	**901.873**
Materiële apparaatslasten		3.499.000			2.799.200		699.800
Totalen		**13.927.701**	**3.515.195**	**1.496.525**	**6.243.757**	**1.070.550**	**1.601.673**

Wordt kostenverdeling apparaatslasten 2024			Kostenverdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel bedragen in euro's	fte's	Kosten	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma Infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma Economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	220.789			176.631		44.158
BFC, BSB en BID	32,6	3.532.309			2.825.847		706.462
Vervoersautoriteit	52,0	5.893.044	3.592.904	1.529.600	770.540		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.328.492				1.094.239	234.253
Totaal personele apparaatslasten	**95,6**	**10.974.634**	**3.592.904**	**1.529.600**	**3.773.018**	**1.094.239**	**984.873**
Materiële apparaatslasten		3.183.700			2.546.960		636.740
Totalen		**14.158.334**	**3.592.904**	**1.529.600**	**6.319.978**	**1.094.239**	**1.621.613**

Wijziging kostenverdeling apparaatslasten 2024			Kostenverdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel bedragen in euro's	fte's	Kosten	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma Infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma Economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	0,0	4.780			3.824		956
BFC, BSB en BID	3,0	384.916			307.933		76.983
Vervoersautoriteit	0,0	127.488	77.709	33.075	16.704		
Economisch Vestigingsklimaat	0,0	28.749				23.689	5.060
Totaal personele apparaatslasten	**3,0**	**545.933**	**77.709**	**33.075**	**328.461**	**23.689**	**82.999**
Materiële apparaatslasten		-315.300			-252.240		-63.060
Totalen		**230.633**	**77.709**	**33.075**	**76.221**	**23.689**	**19.939**

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

De MRDH heeft in december 2021 het informatiebeleidsplan vastgesteld, hier wordt het ICT beleid voor de periode 2021-2026 mee vormgegeven. Als onderdeel hiervan heeft het Managementteam van de MRDH op 3 oktober 2023 besluiten genomen met betrekking tot het informatiebeheer, informatiebeveiliging en archivering. Daarnaast is er een Roadmap 2024 opgesteld.

Per 1 januari 2024 is er een vaste formatieplek voor een informatiemanager (1 fte) bijgekomen.

Planning

Op basis van de Roadmap 2024 volgt onderstaande planning voor 2024:

Planning 2024 Eerste kwartaal - Q1	Planning 2024 Tweede kwartaal - Q2	Planning 2024 Derde kwartaal - Q3	Planning 2024 Vierde kwartaal - Q4
Migratie sharepoint (vervanging E-docs door Visidosis)			
Oplevering applicaties			
	Informatie beleid en processen	Digitalisering werkprocessen	
Upgrade E-docs	Kwaliteitssysteem		
Functioneel beheer/Reguliere (IT-)processen			
Uitvoeren informatiebeleid			
Uitvoeren beveiligingsbeleid			

Onderstaand een statusoverzicht van de bijbehorende openstaande actiepunten:

Informatiebeveiliging en privacy

Onderwerp	Status
Uitvoeren van back-up en recovery test	De back-up recovery is succesvol uitgevoerd.
Uitvoeren van autorisatie beheer	Het autorisatie beheer wordt vanaf Q2-2023 periodiek bijgehouden.
Uitvoeren van een penetratie test	De penetratie test is door een extern bureau uitgevoerd. De MRDH heeft de resultaten ontvangen. De aanbevelingen zijn gewogen en uitgevoerd.
Contract, SLA en DAP met Den Haag ondertekenen	Er is een nieuwe overeenkomst gesloten (en getekend) tussen de MRDH en de gemeente Den Haag. De DAP is ondertekend.
Vervangen Extranet en Stratech	Stratech is in Q1-2024 vervangen door AFAS. De vervanging van Extranet is ook gereed en wordt momenteel gebruikt voor het verzenden van vergaderstukken.
Het vaststellen van een risico-classificatie en Privacy Risico analyse voor alle gebruikte applicaties	Inventarisatie zal in Q3-Q4 2024 plaats vinden.
Uitvoeren van de Fit-Gap analyse	In Q4-2022 is de Fit-Gap analyse uitgevoerd. Dit zal in Q4-2024 wederom plaats vinden.
Opstellen van een bedrijfscontinuïteitsplan	Dit staat gepland voor 2025.
E-docs upgrade	De upgrade is momenteel in uitvoering. De verwachte is dat dit in Q2-2024 gereed zal zijn.
Upgrade hardware vergaderzalen	In Q1-2024 zijn, in verband met de privacy/AVG regelgeving, de mini pc's in vergaderzalen vervangen door clickshare systemen.

Informatiebeheer

Onderwerp	Status
Opzetten van een kwaliteitsmonitoringssysteem voor informatiebeheer	De opdracht is gegeven hiervoor en wordt gestart in Q2-2024.

IT projecten

Onderwerp	Status
Migratie naar SharePoint	In Q2-2024 volgen alle medewerkers van de MRDH-organisatie een SharePoint cursus. De voorbereidingen voor de migratie zijn gestart waaronder het voorlichting van de MRDH-organisatie.
Live uitzenden vergaderingen	Het inrichten van het live uitzenden in de Hans Horlingszaal van de MRDH is in Q2-2024 gestart.

Hoofdstuk 6 Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014;
gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 27 juni 2024;

Besluit

1. kennis te nemen van de 1e Bestuursrapportage 2024;
2. de in de 1e Bestuursrapportage 2024 opgenomen 1e begrotingswijziging 2024 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 5 juli 2024 van het algemeen bestuur.

de secretaris,	de voorzitter,
Christel Mourik	Jan van Zanen

Bijlage 1 Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de Jaarrekening 2023 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2024 geraamde mutaties, inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving bedragen in euro's	Saldo jaarrekening 31-12-2023*	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024
Reserves				
Egalisatiereserve EV	5.421.548	0	0	5.421.548
Risicoreserve financieringen	30.000.000	6.000.000	0	36.000.000
Subtotaal reserves	**35.421.548**	**6.000.000**	**0**	**41.421.548**
Fondsen				
BDU	404.188.389	619.259.828	679.093.464	344.354.753
Subtotaal fondsen	**404.188.389**	**619.259.828**	**679.093.464**	**344.354.753**
Totaal generaal	**439.609.937**	**625.259.828**	**679.093.464**	**385.776.301**

* inclusief resultaatbestemming

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

Voor de financiële afwikkeling van verleende projectbijdragen is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ingesteld. Toevoegingen of onttrekkingen worden weergegeven bij Programma 3 Economisch vestigingsklimaat. In deze bestuursrapportage wordt geen mutatie voorgesteld.

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 3) en betreft de marktconformiteitsopslag die in rekening wordt gebracht bij de vervoerders. Deze opslag wordt toegevoegd aan de reserve totdat deze risico-reserve op voldoende niveau is. Ten opzichte van de Begroting MRDH 2024 is de geraamde toevoeging met € 1,6 miljoen gedaald.

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2023) vermeerderd met de voorlopig verkregen indexatie van 4,615%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 492.585.088);
- programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 180.188.398);
- overhead (€ 6.319.978)

Toelichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3 (programma's) en hoofdstuk 4.1 (Overhead).

Bijlage 2 Overzicht incidentele baten en lasten

Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de begroting materieel in evenwicht is, dat wil zeggen dat de structurele lasten worden gedekt door structurele baten. De incidentele baten en lasten tellen niet mee voor het materieel in evenwicht zijn van de begroting. Onder incidentele baten en lasten worden onder meer de volgende posten verstaan:

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

Verdere kaders zijn opgenomen in de Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 van de commissie BBV en de Handreiking 2021 - verduidelijking structurele en incidentele baten en lasten van de toezichthoudende provincies, waaronder de provincie Zuid-Holland.

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

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

Incidentele baten en lasten bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Incidentele lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	7.647.038	21.235.187	13.588.149
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	6.642.166	1.945.775	-4.696.391
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0
Overhead	0	0	0
Totaal	**14.289.204**	**23.180.962**	**8.891.758**
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	15.235.187	15.235.187
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	6.642.166	1.945.775	-4.696.391
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	**6.642.166**	**17.180.962**	**10.538.796**
Saldo van incidentele baten en lasten	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele lasten betreft de toevoeging aan de risicoreserve financieringen (€ 6,0 miljoen, zie bijlage 1 Staat van reserves en fondsen). Daarnaast ontvangt de MRDH een eenmalige compensatie, via een specifieke uitkering, voor het negatieve effect van de herijking van de contractvergoeding Studentenreisrecht OV (SOV). Deze compensatie wordt 1 op 1 doorgezet naar de vervoerders.
De specificatie is als volgt:

Project gefinancierd met incidentele bijdragen bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Incidentele baten			
Subsidie SOV-herijkingscompensatie	0	15.235.187	15.235.187
Totaal	**0**	**15.235.187**	**15.235.187**

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Zoals hiervoor aangegeven worden vanaf het begrotingsjaar 2024 de incidentele toevoegingen aan de BDU als structureel aangemerkt en komen deze niet meer terug in het overzicht (mutatie no regret Den Haag).

De MRDH heeft in 2021 en 2022 een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen ontvangen. Bijstelling vindt plaats op basis van realisatie bij de jaarrekening 2023 en verwachte verdere projectvoortgang.

Project gefinancierd met incidentele bijdragen bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Incidentele baten			
No regret Den Haag	5.000.000	0	-5.000.000
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	1.642.166	1.945.775	303.609
Totaal	**6.642.166**	**1.945.775**	**-4.696.391**

Structureel begrotingssaldo

De commissie BBV adviseert in haar Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 het structureel begrotingssaldo te presenteren conform een voorgeschreven format. Hiermee wordt inzicht gegeven of de begroting structureel in evenwicht is:

Presentatie van het structureel begrotingssaldo bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-1
Saldo baten en lasten	7.647.038	6.000.000	-1.647.038
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-7.647.038	-6.000.000	1.647.038
Begrotingssaldo na bestemming	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	7.647.038	6.000.000	-1.647.038
Structureel begrotingssaldo	**7.647.038**	**6.000.000**	**-1.647.038**

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

Colofon

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

Ontwerp
Zwart op Wit, Delft

Vastgesteld op 5 juli 2024 door het algemeen bestuur MRDH