Berenschot

EINDRAPPORT

Evaluatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Evaluatie 2015-2023

27 juni 2024

Evaluatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Evaluatie 2015-2023

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

27 juni 2024

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Conclusies en aanbevelingen 4

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK 1

Conclusies en aanbevelingen

Hoofdconclusie

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

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

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

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

Beantwoording onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen luiden als volgt:

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

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

Verkeer en vervoer

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

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

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

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

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

Economisch vestigingsklimaat

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

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

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

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

Democratische legitimiteit

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

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

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

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

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

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

Samenwerking en organisatie

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

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

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

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

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

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

Aanbevelingen

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

Richting doorontwikkeling

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

1. **Versterking democratische legitimiteit**

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

- Versterk de mogelijkheden voor participatie (*inputlegitimiteit*)

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

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

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

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

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

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

- Zet in op *feedbacklegitimiteit*

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

- Wees voorzichtig met formele structuuroplossingen en focus op de inhoud

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

2. Koers economisch vestigingsklimaat

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

- Resultaat en operatie vs. impact en strategie

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

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

- Sectoraal vs. integraal

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

3. Rol MRDH naar buiten toe

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

- Bijeen brengen en onderhouden van het netwerk

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

- Individuele contacten stakeholders en betrokkenheid bij besluitvorming

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

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

4. Inzet van capaciteit

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

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

B

HOOFDSTUK 2

Inleiding

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

2.1 Aanleiding

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

Context van de evaluatie

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

Artikel 8:3 Onbepaalde tijd

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

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

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

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

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

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

Ontstaan van de MRDH

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

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

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

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

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

4 College van B en W Rotterdam, 'brief over voortgang samenwerking metropoolregio', 8 oktober 2009.
5 Zie bijvoorbeeld: Tordoir & Poorthuis (2017). Zuid-Hollandse netwerken: Analyse van ruimtelijke interactie tussen gemeenten en kernen.

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

2.2 Opdracht en vraagstelling

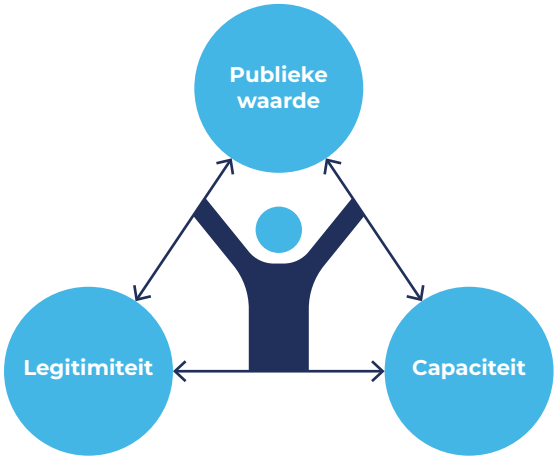
Aan Berenschot is gevraagd deel 1 van de evaluatie uit te voeren, het factbased onderzoek. Dit onderzoek dient antwoord te geven op de vraag of en in welke mate de doelstellingen, zoals opgesteld in 2015, behaald zijn en hoe is bijgedragen aan de drijvers achter de samenwerking. Aanvullend op de evaluatie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

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

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

Publieke waardemodel

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



Figuur 1 **Het publieke waardemodel**

Vraagstelling

Onderzoeksvragen en doelstellingen

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

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

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

2.3 Evaluatiekader

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

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

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

Dit evaluatiekader is opgenomen in Bijlage 1.

2.4 Werkwijze

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

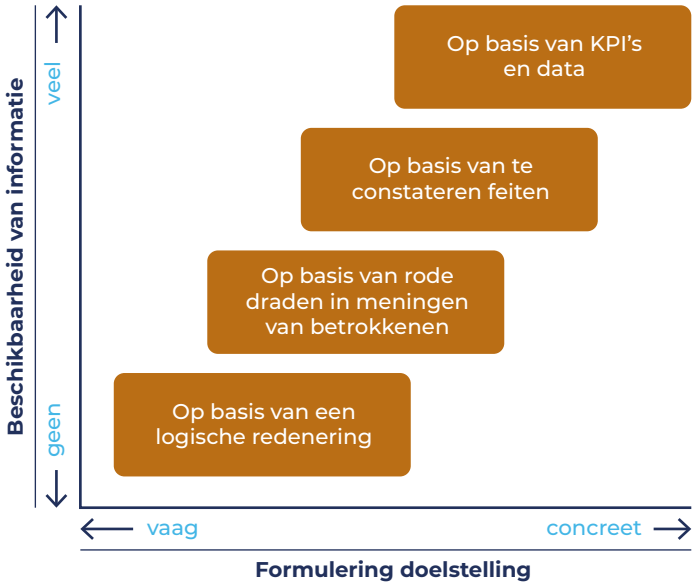
Voor de onderbouwing van onze bevindingen hebben we gebruik gemaakt van de volgende onderzoeksmethoden.

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

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

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

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



Figuur 2 **Werkwijze langs twee assen**

2.5 Leeswijzer

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

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

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

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

B

HOOFDSTUK 3

Bevorderen samenhangend verkeer- en vervoersnetwerk

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

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

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

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

- Feitelijke realisatie verkeer en vervoer (paragraaf 3.2)

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

- Beelden bij doelbereik verkeer en vervoer (paragraaf 3.3)

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

- Reflectie realisatie samenhangend verkeer en vervoersnetwerk (paragraaf 3.4)

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

3.1 Taak en financiering van de MRDH bij verkeer en vervoer

3.1.1 Taak verkeer en vervoer

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

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

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

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

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

- Wet BDU verkeer en vervoer

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

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

- Wet Mobiliteitsfonds

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

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

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

- Wet personenvervoer 2000

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

- Planwet verkeer en vervoer (thans Omgevingswet)

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

- Wet lokaal spoor

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

Uitwerking taak verkeer en vervoer

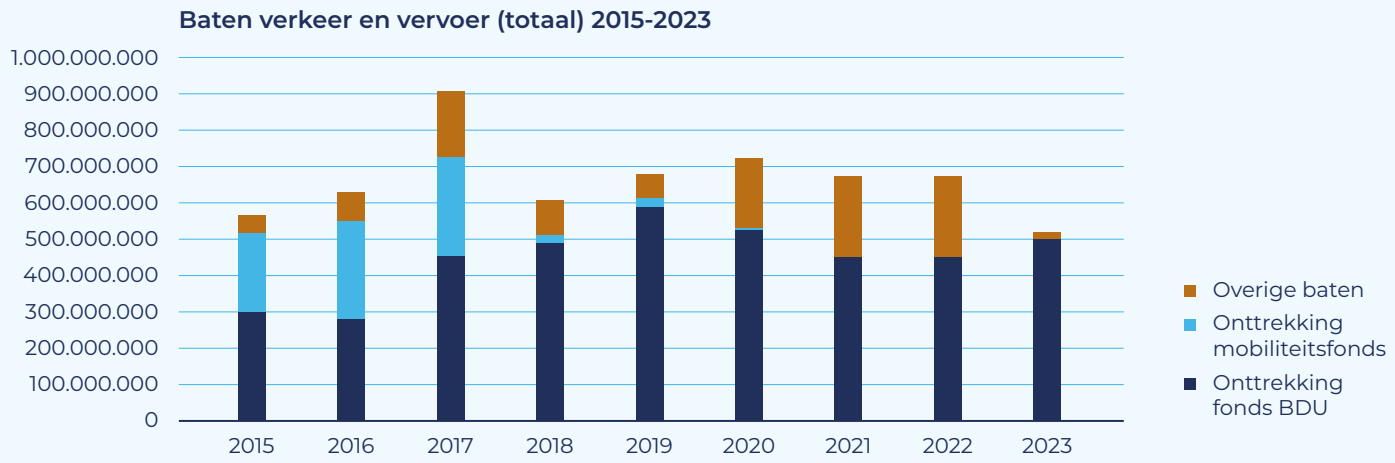
De wijze waarop (gedurende de evaluatieperiode) uitvoering wordt gegeven aan deze wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer staat beschreven in de Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit MRDH 2013 en de Strategische agenda's uit 2019 en 2023. Naast deze strategische agenda's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

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

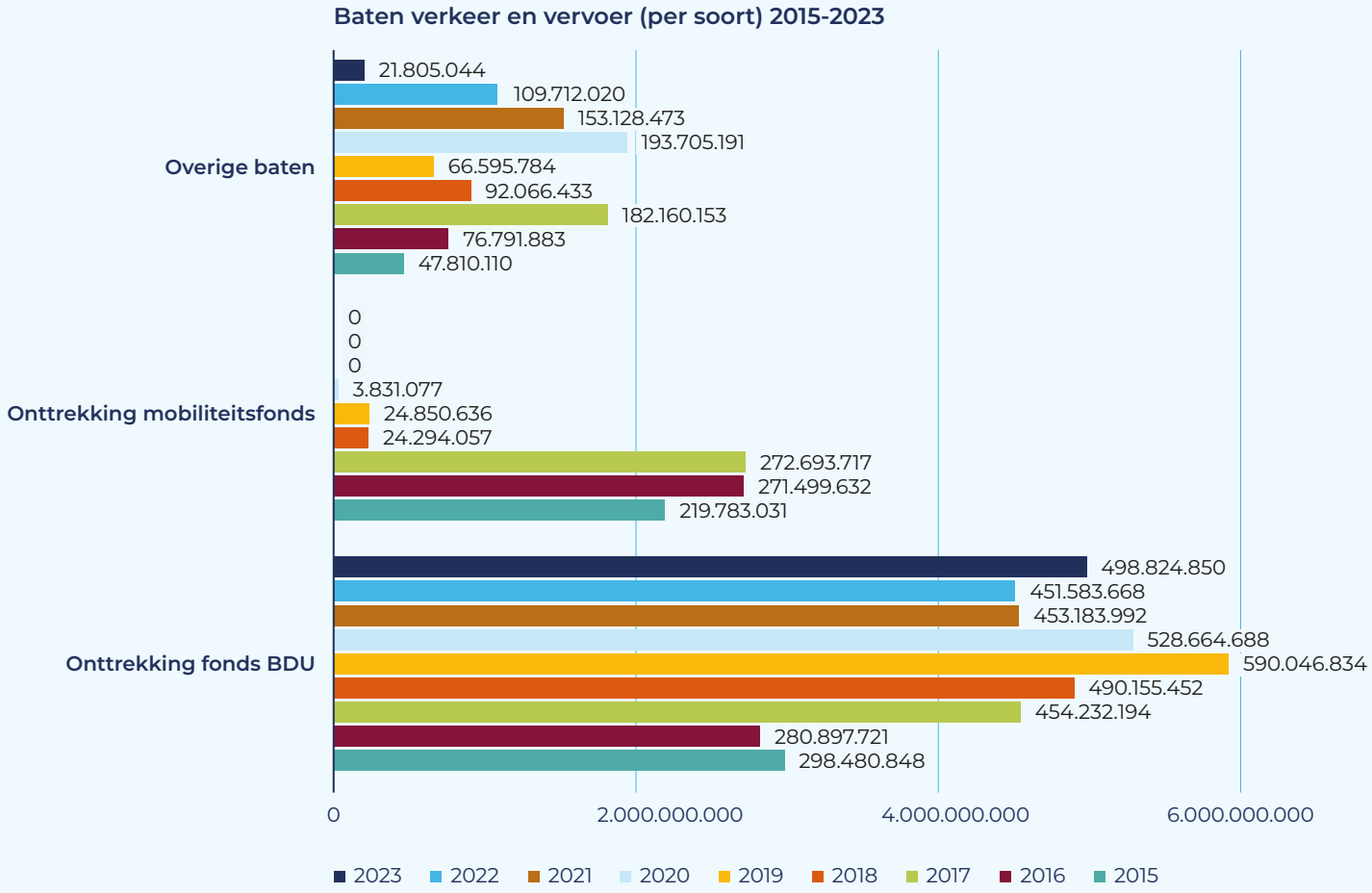
- **Regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2025 (2020).** Deze agenda beschrijft hoe de MRDH een trendbreuk in het sinds 2015 stijgende aantal verkeersslachtoffers wil bewerkstelligen. Dit naar aanleiding van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) van het ministerie van IenW. Dit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

In 2023 heeft de MRDH de huidige strategische agenda vastgesteld: Met elkaar, voor elkaar – Strategische agenda 2023-2026 (MRDH). Deze agenda stelt zes nieuwe opdrachten op voor de MRDH: 1. Investeren in bereikbaarheid; 2. Toekomstbestendige economie stimuleren; 3. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren; 4. Vernieuwen van werklocaties; 5. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk; 6. Herstellen van Ov-systeem. De periode

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



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



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

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

3.1.2 Financiën Verkeer en Vervoer

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

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

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

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

Ontwikkeling baten verkeer en vervoer

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

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

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

Ontwikkeling baten 2015-2017[13]

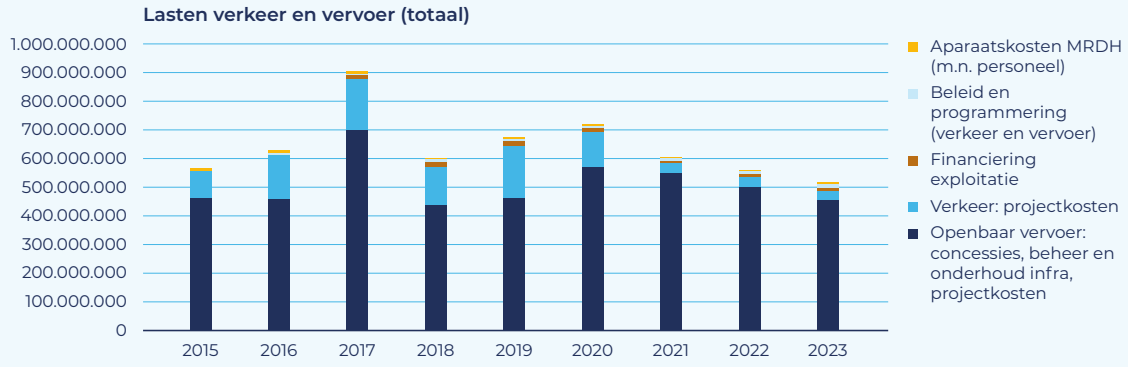
- **Voor het Programma Vervoer ontwikkelden de baten zich van ongeveer 469 miljoen in 2015 tot ongeveer 725 miljoen in 2017.**
  - De baten in deze periode zijn voornamelijk afkomstig uit onttrekking BDU-fonds en uit het eigen 'Mobiliteitsfonds Haaglanden' (zie bovenstaand). Met name in 2017 zijn veel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

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

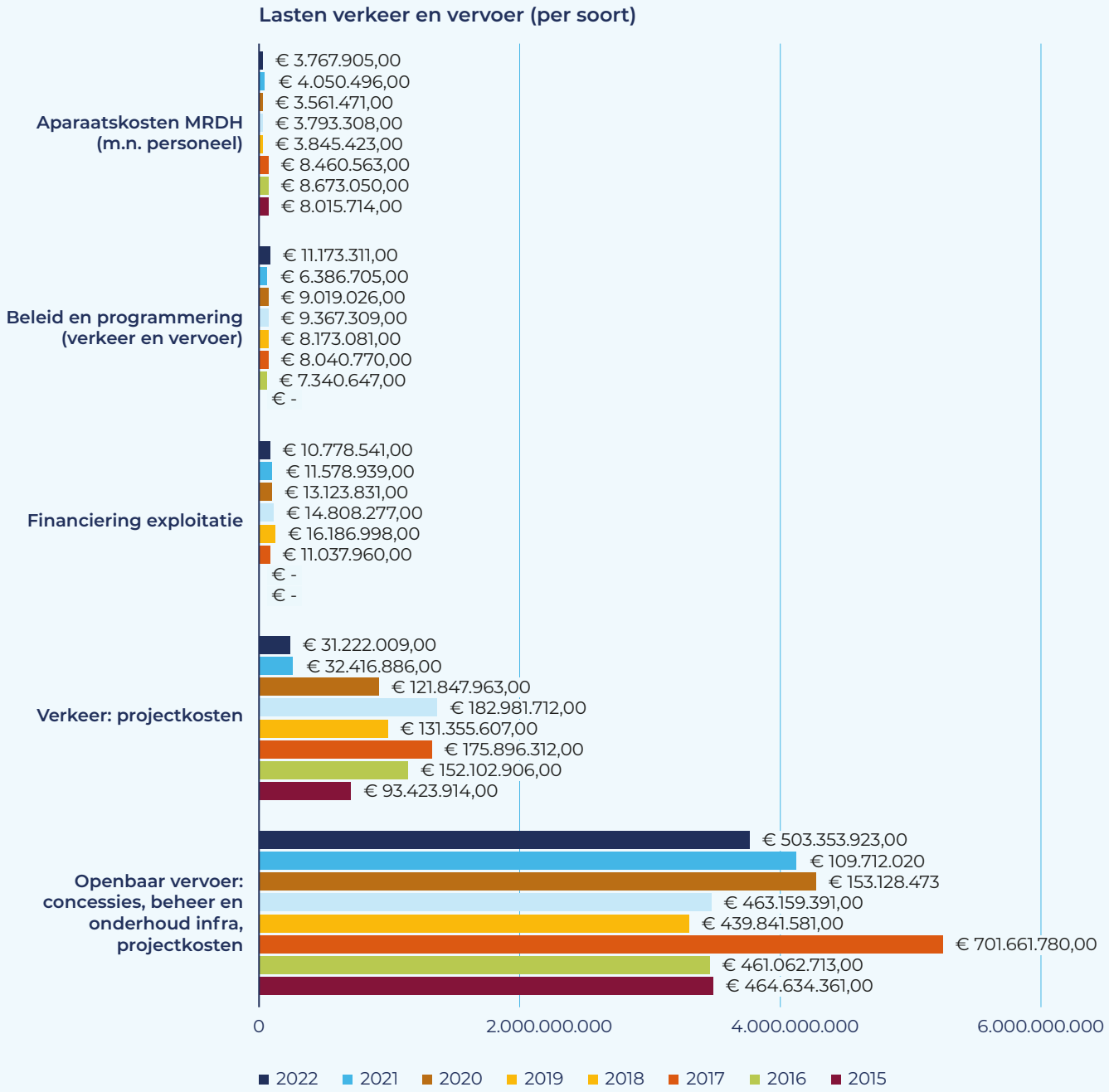
Ontwikkeling van baten tussen 2018 en 2023

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

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



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



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

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

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

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

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

Ontwikkeling lasten verkeer en vervoer

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

Ontwikkeling van lasten tussen 2015 en 2017

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

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

Ontwikkeling van lasten tussen 2018 en 2023

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

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

3.2 Feitelijke realisatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

3.2.1 Doelen, activiteiten en resultaten 2015-2019

Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit MRDH

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

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

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

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

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

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

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

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

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

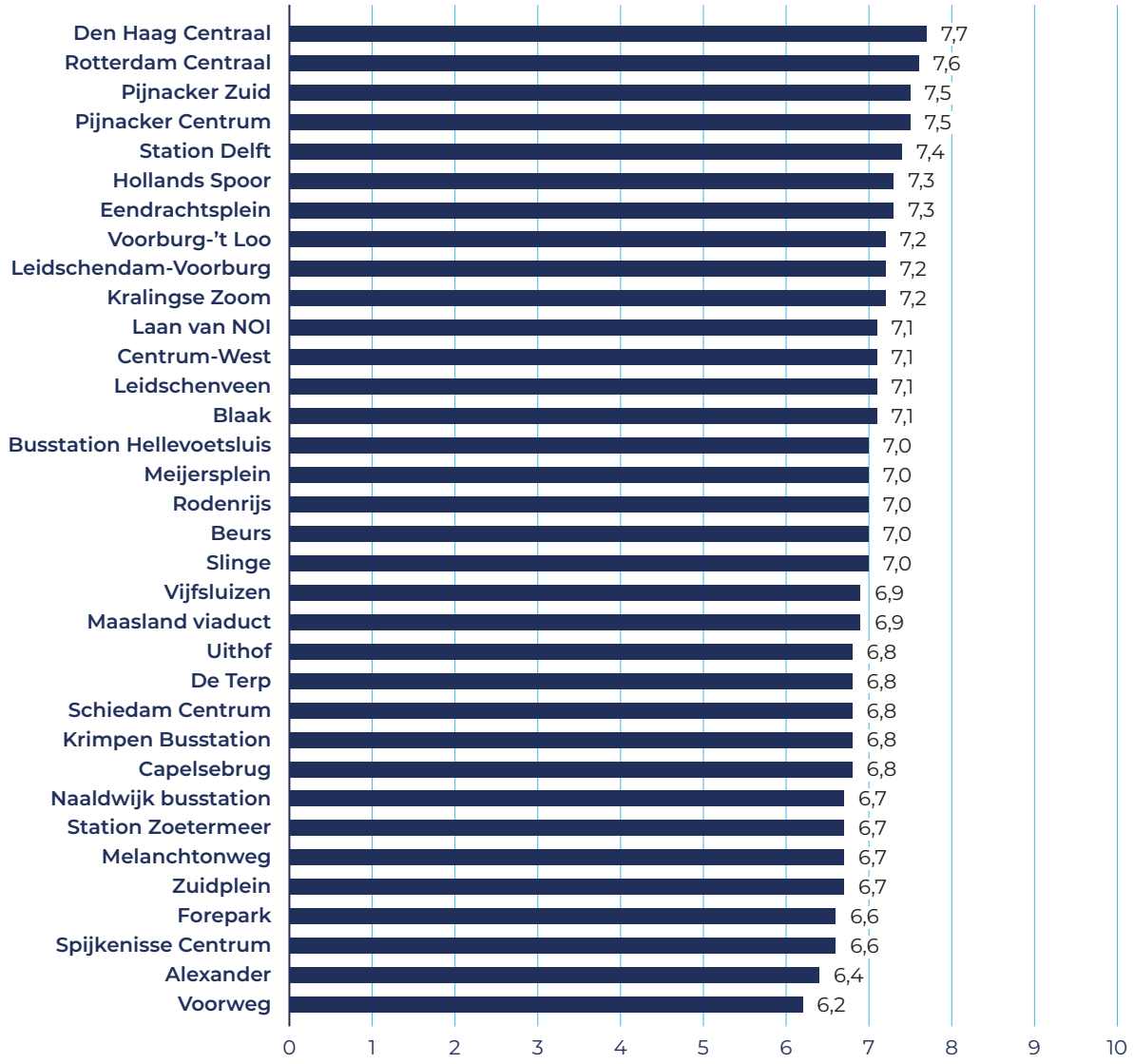
15 MRDH (2013). Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit MRDH.

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

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

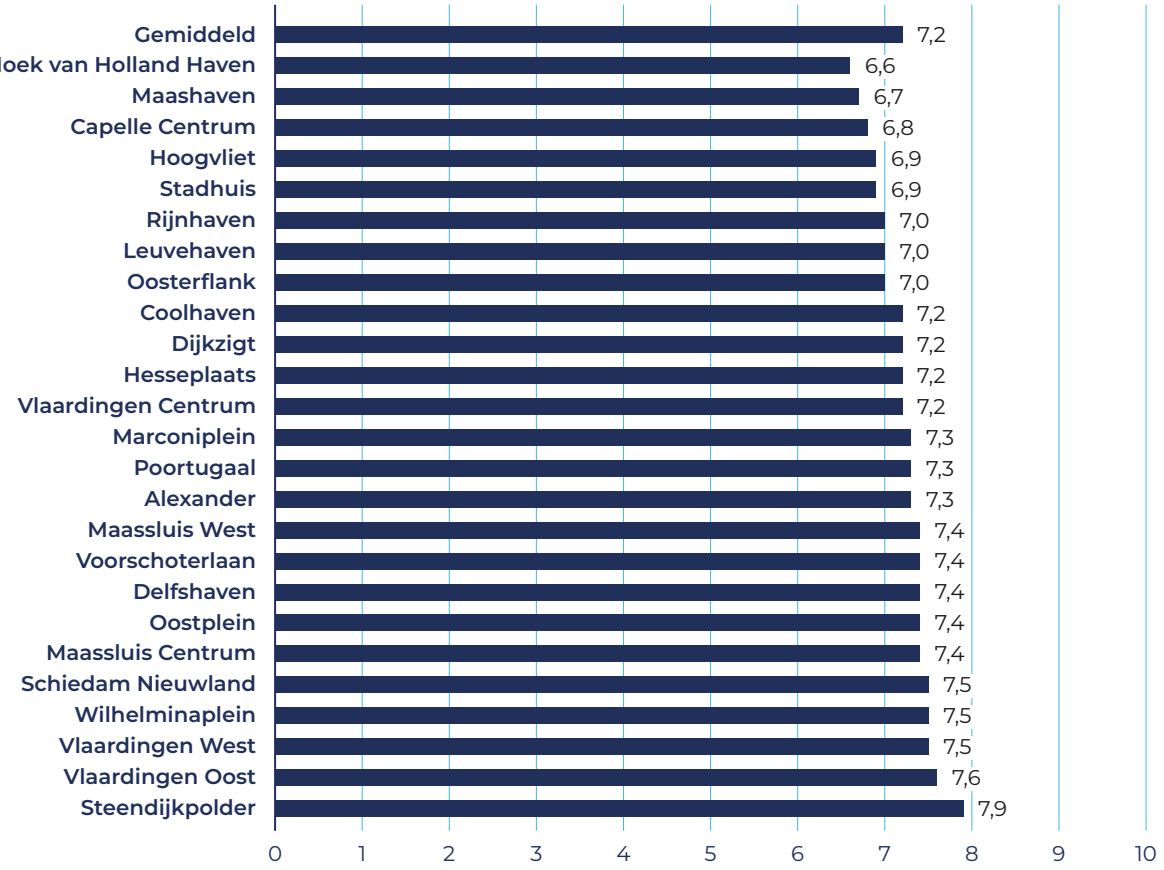
17 Goudappel (2017). Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH.
18 Goudappel (2021). Effectmeting Topeisen Bereikbaarheid UAB.
19 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
20 Bij doorstroming gaat het erom dat de reistijd in de spits minder dan twee (basisnetwerk)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

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



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

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



Waardering stations en haltes

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

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

Indicatoren/concrete doelstellingen:

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2 Activiteiten en resultaten tussen 2020-2023

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Activiteiten, resultaten en effecten 2020-2023

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

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

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

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

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

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

Originele voorgestelde aanpak (2019):

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

Doelen jaarrekening 2020 contractbeheer:

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

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

Effecten

Reiskwaliteit[42]

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

Kwantiteit[43]

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

Investeringen in het OV-systeem[44]

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

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

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

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

Originele voorgestelde aanpak (2019):

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

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

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

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

Originele voorgestelde aanpak (2019):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Originele voorgestelde aanpak (2019):

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

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

49 Waarstaatjegemeente.nl (2024). Verkeersongevallen.

Met elkaar, voor elkaar – Strategische agenda 2023-2026

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

3.2.3 Subsidies 2015-2023

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

3.2.3.1 Projecten

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

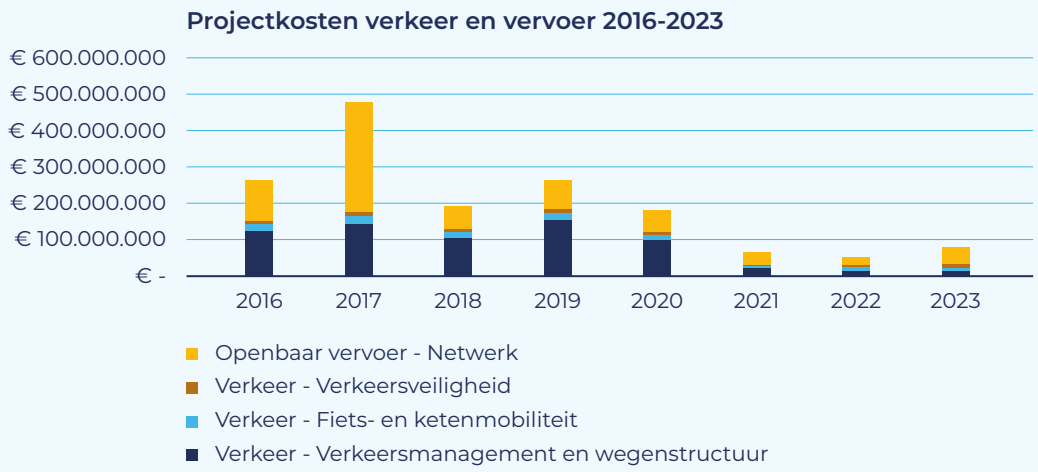
Als voorwaarde wordt gesteld dat een aanvrager een openbare weg in beheer hebben, of namens de wegbeheerder opdrachtgever zijn, of betrokken zijn bij beïnvloeding van gedrag in het verkeer; zowel gemeenten uit de MRDH-regio, als concessiehouders openbaar vervoer, als andere publiekrechtelijke rechtspersonen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

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

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

Grote projecten

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Figuur 9 **Ontwikkeling lasten OV-exploitatie**

Overzicht concessies

In onderstaande tabel zijn de lopende concessies opgenomen.

Tabel 1 **Lopende concessies MRDH**

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

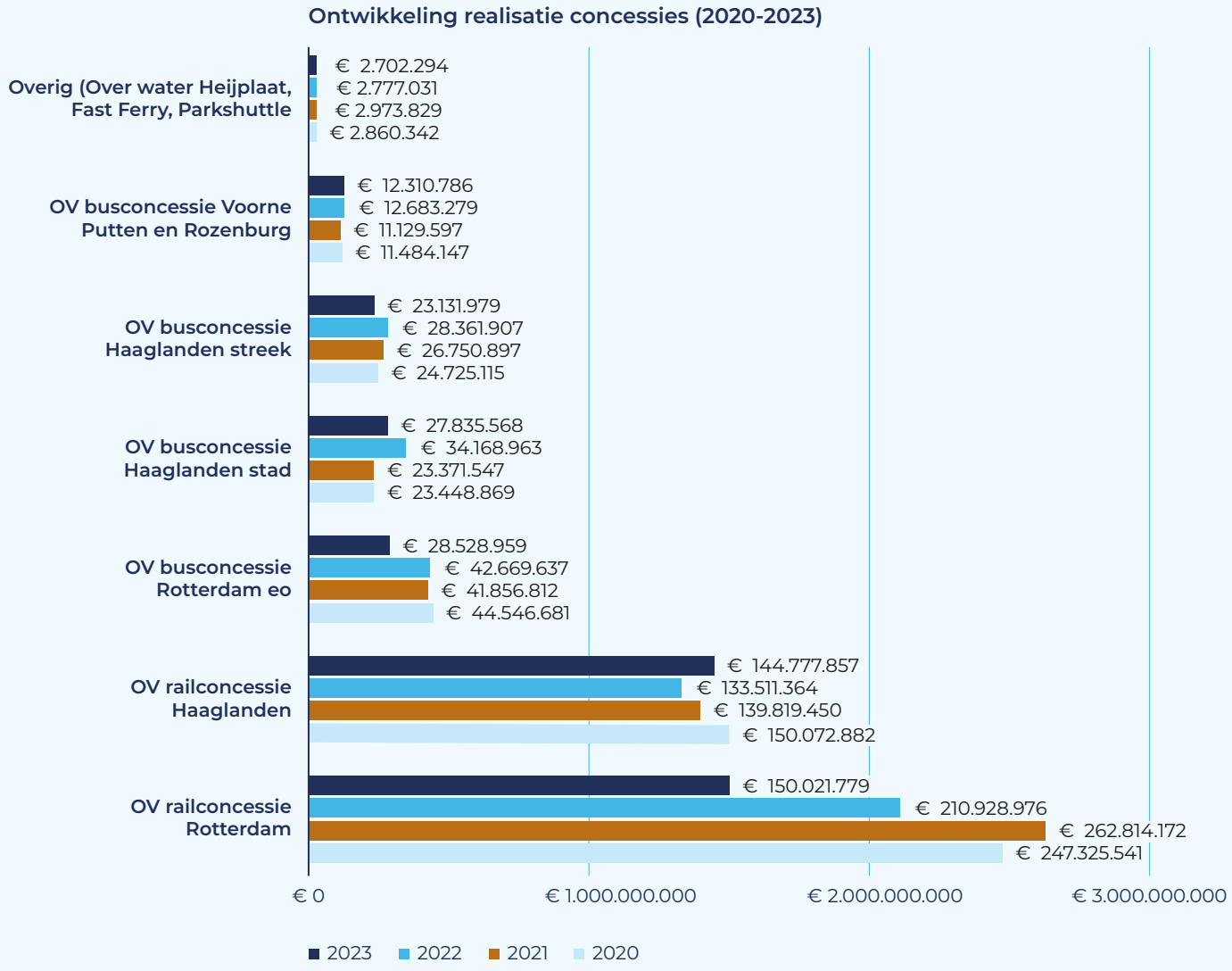
Uitgaven concessies

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

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

Doelbereik concessies

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



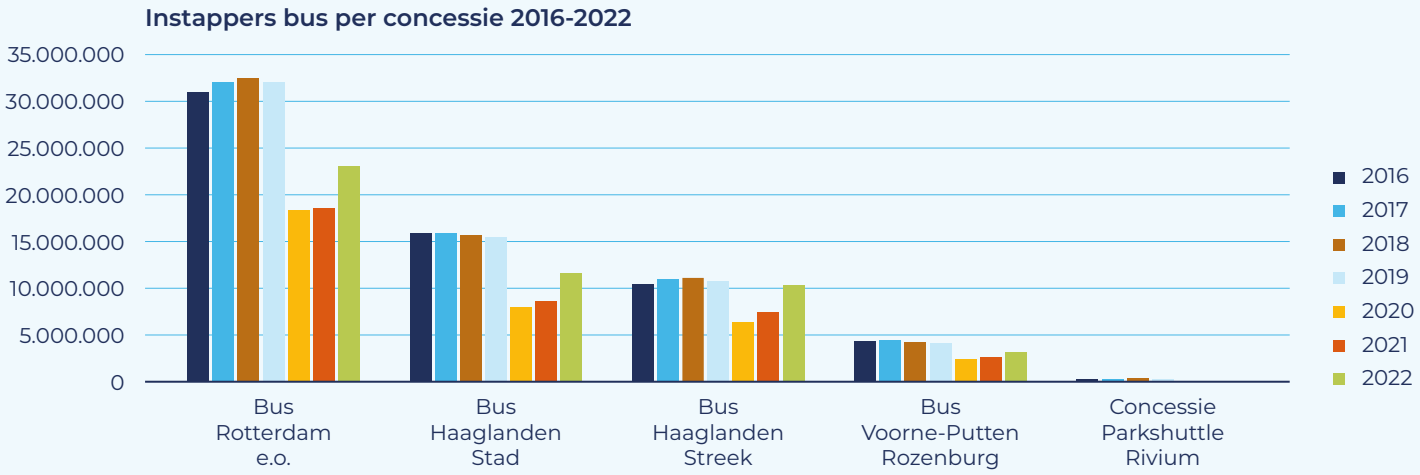
Figuur 10 **Realisatie concessies 2020-2023**

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

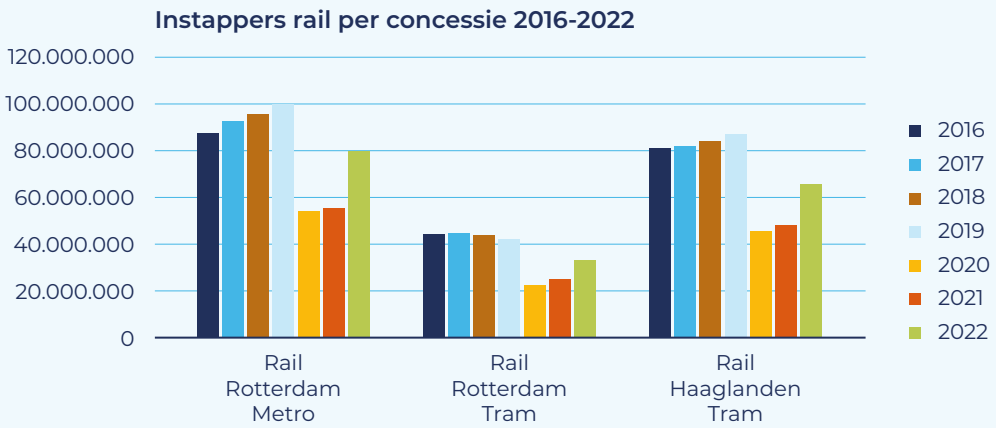
Onderstaand schetsen we deze ontwikkelingen op basis van deze monitors.

Instappers

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



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

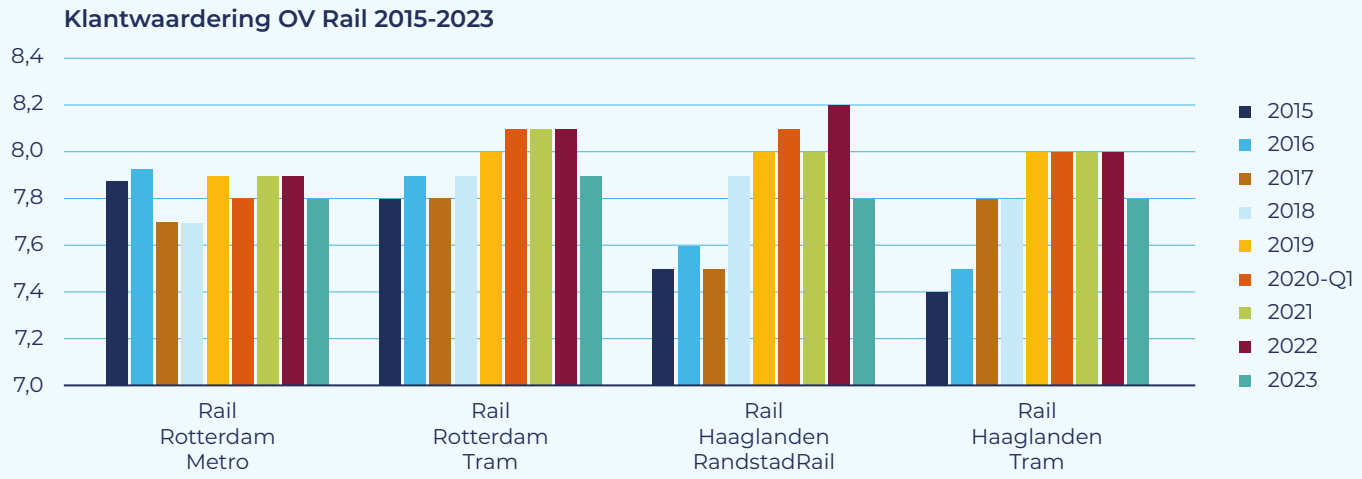


Figuur 12 **Instappers rail per concessie 2016-2022**[53]

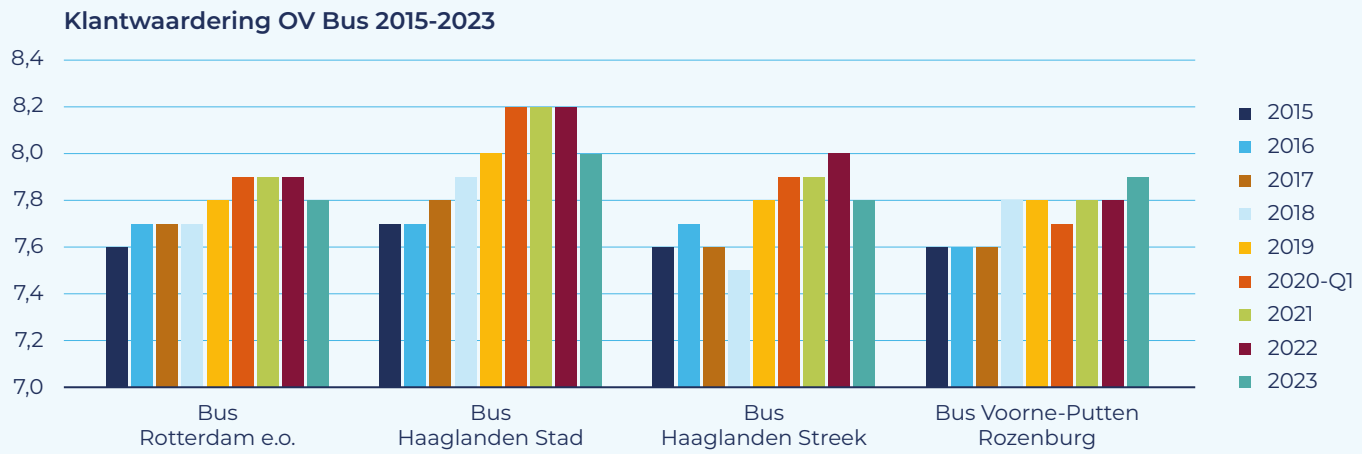
52 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
53 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).

Kwaliteit

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



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



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

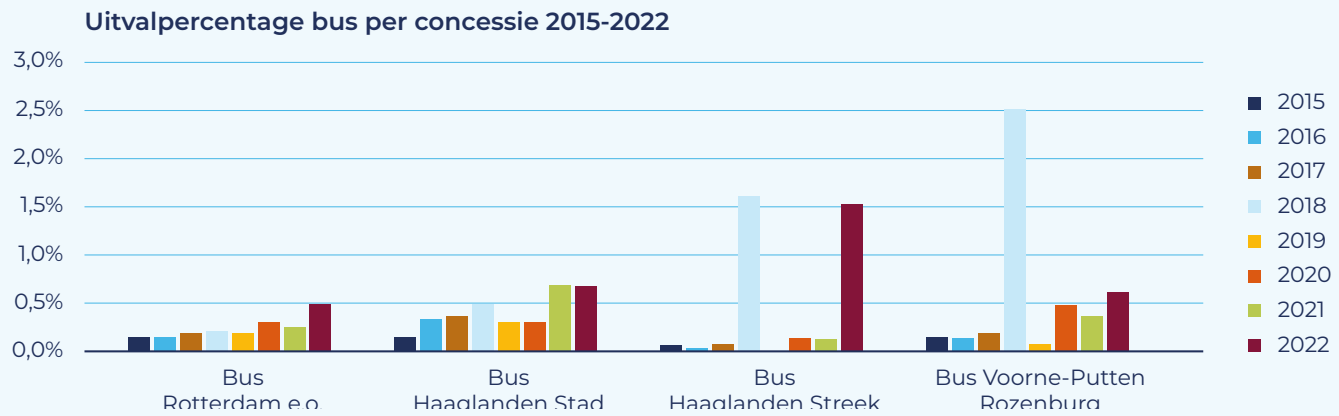
54 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).
55 MRDH. Verantwoording exploitatie OV-concessies (diverse jaren).

Uitval en punctualiteit

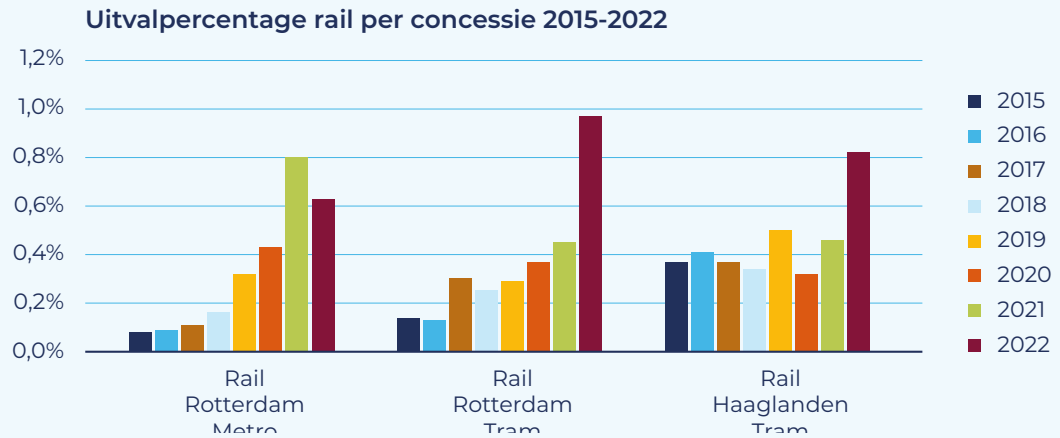
In 2016 was het gemiddelde uitvalpercentage in de MRDH 0,16%; in 2022 was dit 0,82%. Over het algemeen heeft er in de periode van 2017-2022 een stijging in uitvalpercentages binnen de MRDH plaatsgevonden. Personeelstekort is daarvan de belangrijkste reden. Uitschieters zijn in 2018 de concessies Bus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

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

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



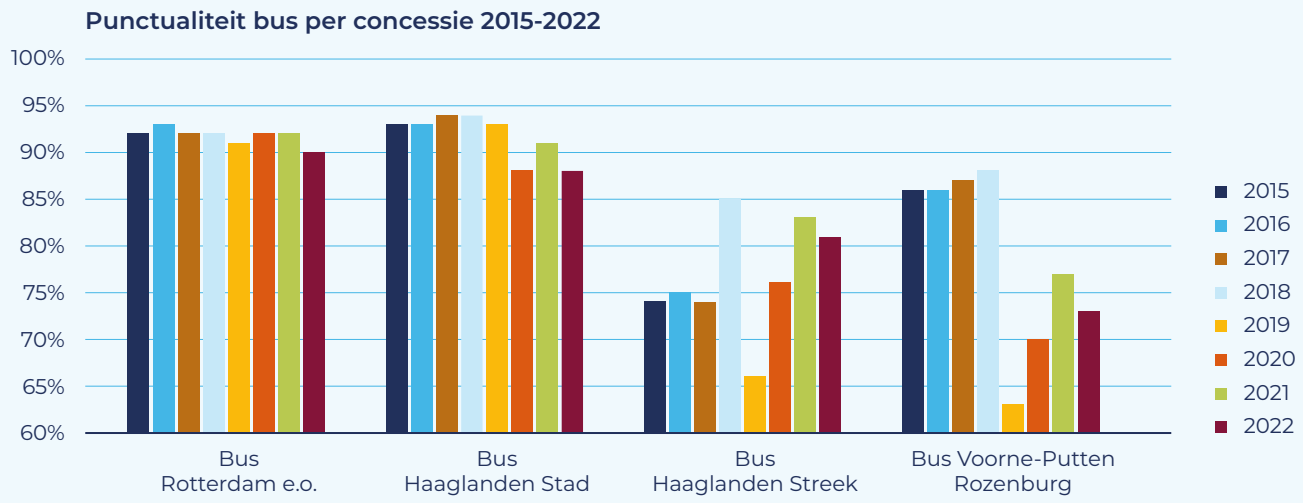
Figuur 15 **Uitvalpercentage bus per concessie 2015-2022**[56]



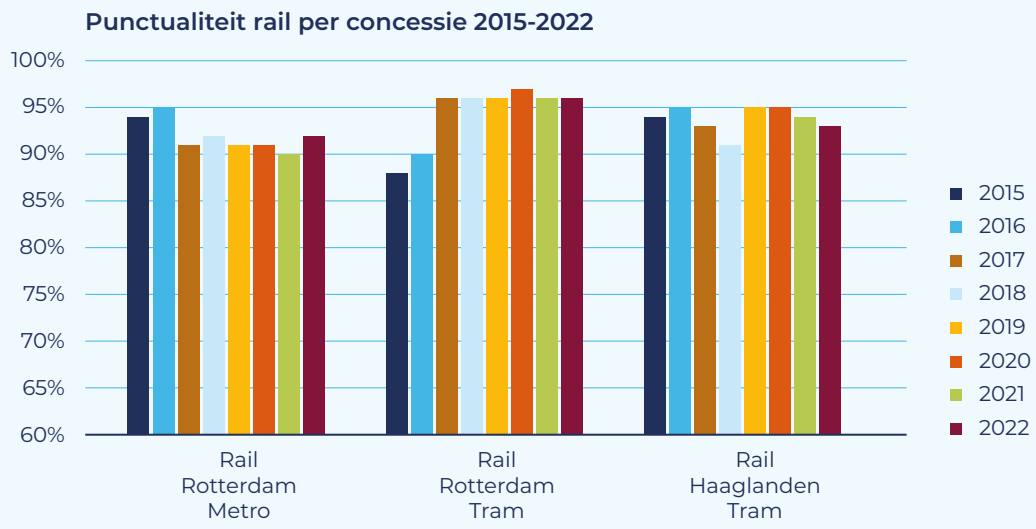
Figuur 16 **Uitvalpercentage rail per concessie 2015-2022**[57]

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

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



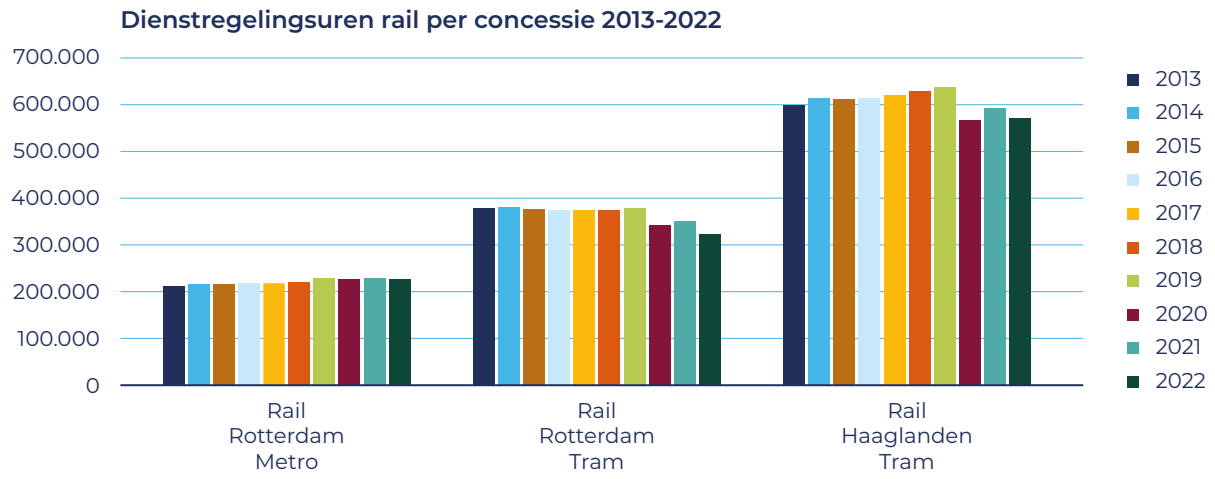
Figuur 17 **Punctualiteit bus per concessie 2015-2022**[58]



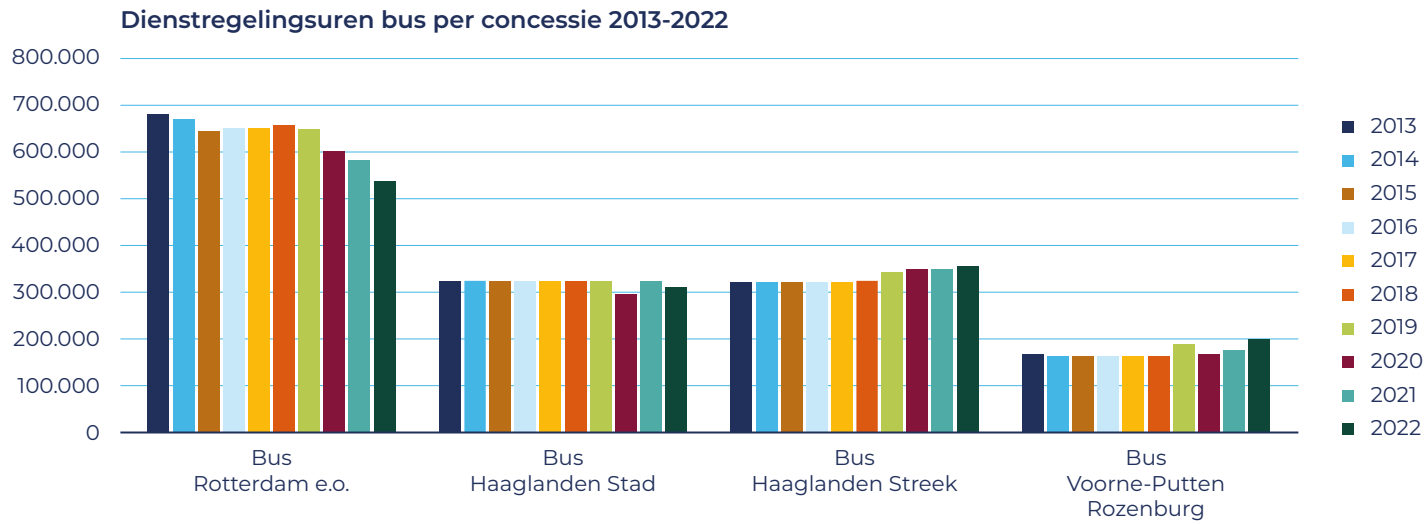
Figuur 18 **Punctualiteit rail per concessie 2015-2022**[59]

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

Dienstregelingsuren



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



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

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

3.3 Beelden bij doelbereik verkeer en vervoer

Beelden bij de taken en rol van de MRDH

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

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

Activiteiten en resultaten

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

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

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

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

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

Effecten

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

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

3.4 Reflectie realisatie samenhangend verkeer en vervoer

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

Presteren binnen een woelige context

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

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

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

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

Er is veel gepresteerd in de afgelopen 10 jaar

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

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

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

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

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

De (te) grote ambities worden deels gerealiseerd

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

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

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

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

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

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

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

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

B

HOOFDSTUK 4

Verbetering van het economisch vestigingsklimaat

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

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

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

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

- Feitelijke realisatie economisch vestigingsklimaat (paragraaf 4.2)

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

- Beelden bij doelbereik economisch vestigingsklimaat (paragraaf 4.3)

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

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

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

4.1 Taak en financiering van de MRDH op economisch vestigingsklimaat

4.1.1 Taak economisch vestigingsklimaat

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

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

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

Uitwerking taak economisch vestigingsklimaat

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

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

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

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

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

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

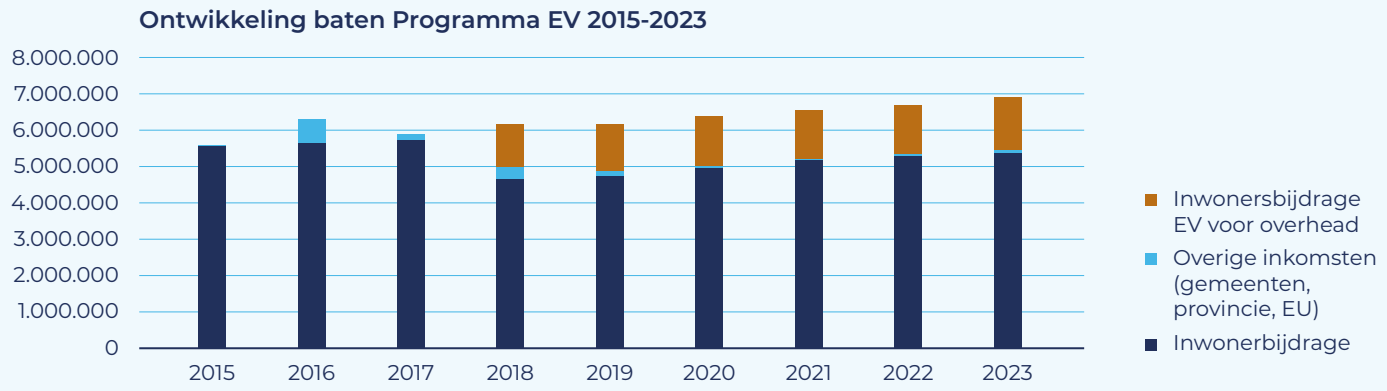
In 2023 heeft de MRDH de huidige strategische agenda vastgesteld: Met elkaar, voor elkaar – Strategische agenda 2023-2026 (MRDH). Deze agenda bevat twee opdrachten op het gebied van Economie: (1) Toekomstbestendige economie stimuleren, (2) Vernieuwen van werklocaties. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven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

4.1.2 Financiën economisch vestigingsklimaat

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

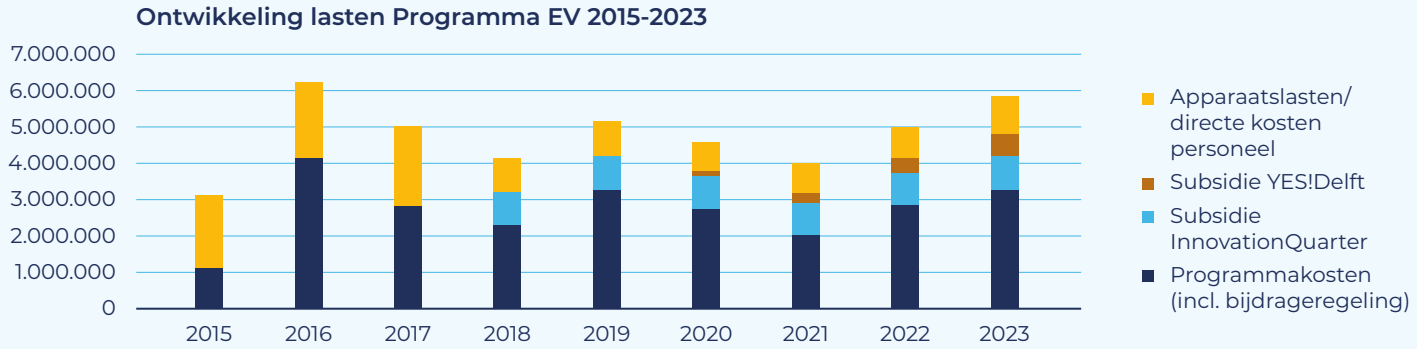
Ontwikkeling baten economisch vestigingsklimaat

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



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

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



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

Toelichting ontwikkeling baten

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

Ontwikkeling lasten economisch vestigingsklimaat

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

Toelichting ontwikkeling lasten

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

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

4.2 Feitelijke realisatie versterking economisch vestigingsklimaat

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

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

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

Agenda Economisch vestigingsklimaat (2014)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

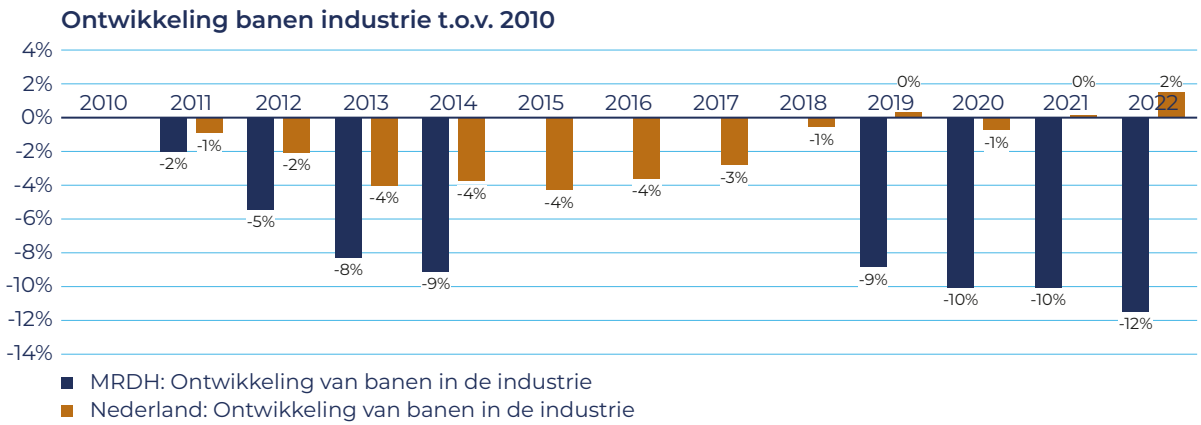
Onderdeel	Toelichting
1	**Metropoolvorming – het toenemend belang van stedelijke gebieden maakt dat de internationale concurrentiepositie van een land niet langer bepaald wordt op nationaal, maar op stedelijk-regionaal niveau. Concurrentie gaat tussen stedelijke gebieden, niet langer tussen landen.**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

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

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

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

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



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

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

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

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

Activiteiten, resultaten en effecten	**Activiteiten van de MRDH** • Kennisontwikkeling- en deling. Onder andere met onderzoek naar behoefte van gemeenten (o.a. warmte-koude kaart voor alle MRDH-gemeenten • Stimulering samenwerking en ondersteuning van gemeenten (o.a. met oprichting informeel ambtelijk en bestuurlijk platform Regionaal Netwerk Energie; en met ondersteuning bij aanvraag/toekenning Europese Interreg E=0 subsidie en verstrekking subsidies voor innovatieve projecten. • Visie- en strategieontwikkeling (bv. visie op ICT-infrastructuur binnen smart city concept voor duurzame stedelijke ontwikkeling) **Gerapporteerde resultaten** • Regionaal plan van aanpak voor lokaal geproduceerde laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (2016) • Toekenning rijksbijdrage Green Deal Laadinfrastructuur van 1 miljoen euro (2016) • Scenario verduurzaming energiemix regio (2017) *Er zijn voor deze trend, voor de periode tussen 2015-2019 geen effecten gerapporteerd door de MRDH.*

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

- **Ambitie:** Vestigingsklimaat met metropoolkwaliteit.

Activiteiten en resultaten	**Activiteiten van de MRDH** • Visie- en strategieontwikkeling. Met o.a. Agenda Detailhandel • Onderzoek en analyse. Bv. naar meerwaarde regionale samenwerking leisure, toerisme, recreatie; naar perspectief landelijk gebied; naar hoogwaardige langzaam verkeerverbindingen naar buitengebied; naar versterking regionale vrijetijdseconomie; en het fietsnetwerk • Kennisdeling, met bijeenkomsten voor gemeenten • Bijdrage aan relevante projecten en pilots, zoals Hollandse Banen-pilots, waterprojecten regionaal investeringsprogramma. **Gerapporteerde resultaten** • Perspectief op het Landelijk Gebied (2015) • Haalbaarheidsstudie verbinding de Rotte, de Rijn en de Vliet (2016-2017) *Er zijn voor deze trend, voor de periode tussen 2015-2019 geen effecten gerapporteerd door de MRDH.*

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

4.2.2 Activiteiten, resultaten en effecten tussen 2020-2023

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Met elkaar, voor elkaar – Strategische agenda 2023-2026

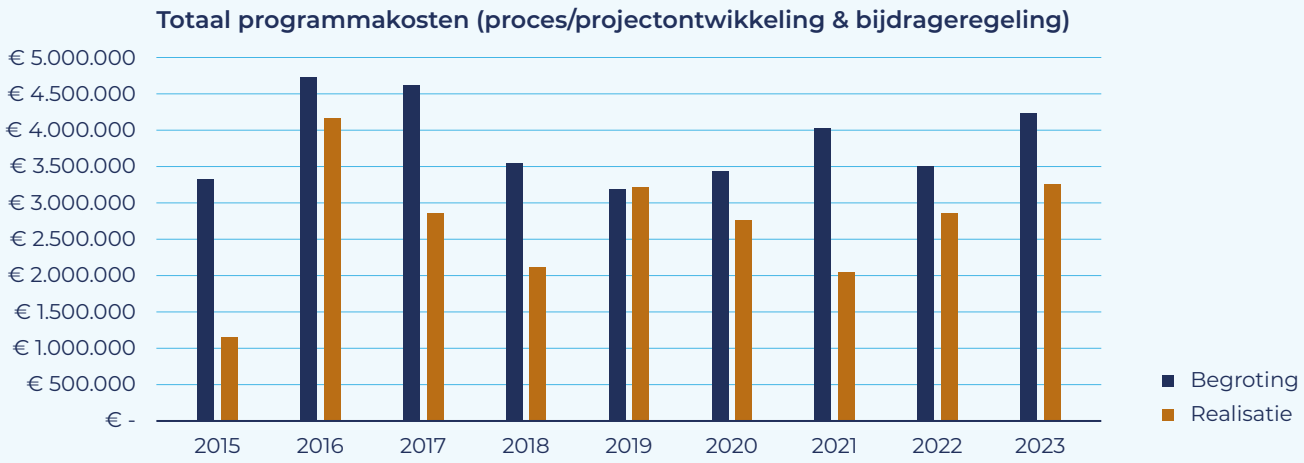
In de nieuwste strategische agenda van de MRDH staan vier regionale opgaven die vertaald worden naar zes concrete opdrachten voor de samenwerking. Per opdracht beschrijft de MRDH de inzet, aanpak, rollen, verwachte resultaten, impact, middelen en samenhang. De voor EV geformuleerde opdrachten zijn: 1)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

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

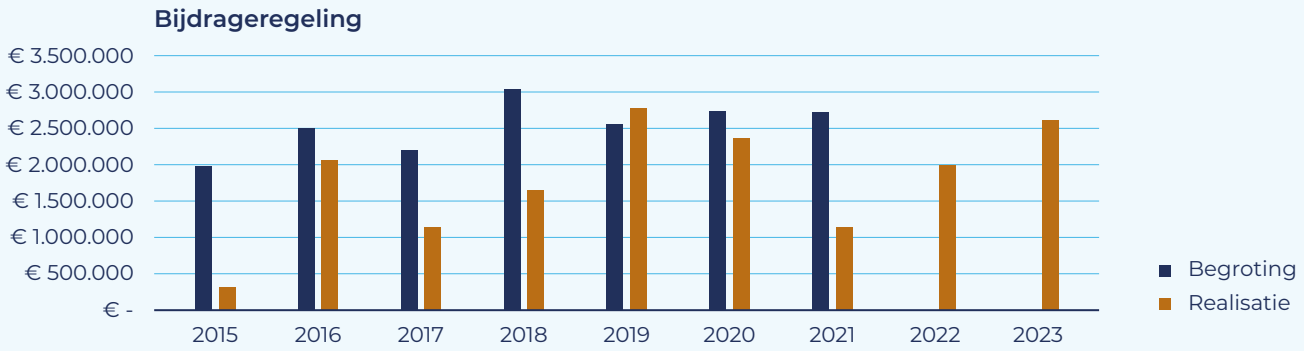
De MRDH stelt financiën beschikbaar voor de uitvoering van projecten die bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat, met de **bijdrageregeling**. Dit is het belangrijkste middel voor de MRDH om het economisch vestigingsklimaat 'direct' te versterken, aanvullend op de activiteiten gericht op strategievorming en facilitering, zoals geschetst in paragraaf 4.2.1.
De Bijdrageregeling maakt het formeel mogelijk om een financiële bijdrage toe te kennen aan één van de gemeenten binnen de MRDH, die de bijdrage vervolgens in lijn met het eigen beleid uitzet richting de ontvangende partij die het project daadwerkelijk uitvoert. Om in aanmerking te komen voor een bijdrage moeten projecten helpen bij de versterking van één of meer van de doelen uit de strategische agenda van de MRDH

Financiën Bijdrageregeling

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



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



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

Toelichting ontwikkeling Bijdrageregeling

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

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

Inzet op projecten met de Bijdrageregeling

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

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

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

88 Dit jaar gold een besteding van €322.752,00 met de bijdrageregeling.
89 Hierbij hebben wij ons gebaseerd op de jaren 2016, 2019, 2020, 2021, 2022 en 2023. Voor de jaren 2015, 2017 en 2018 is in de jaarrekeningen niet gerapporteerd aan hoeveel projecten is bijgedragen met de bijdrageregeling.
90 In 2022 bleek uit de evaluatie van de Rekenkamer Rotterdam dat de projecten uit de bijdrageregeling (in de periode 2019-2021) met name bijdroegen aan de doelen: 1) stimuleren van innovatie en economische groei, 2) verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt, 3) goede digitale connectiviteit en 4) ruimte om te werken

91 In 2018 zijn de thema's niet uitgesplitst in specifieke projecten en rapporteren we op het niveau van de thema's.
92 In 2019 waren er 3 projecten die allen 200.000 bedroegen; Living Lab Scheveningen, Do IoT Fieldlab & Digital Competence & Education Center.

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

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

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

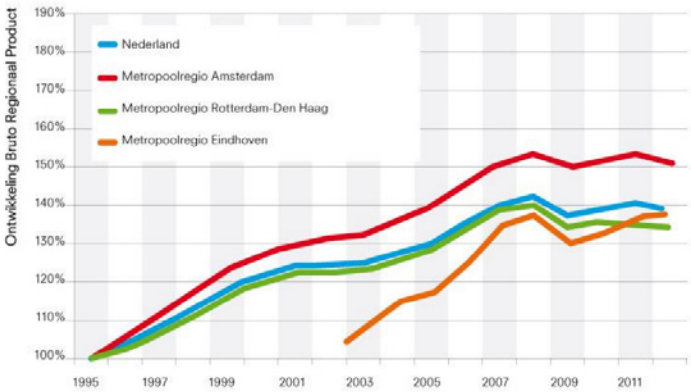
De MRDH zet in op de verbetering van het economisch vestigingsklimaat; middels het verbeteren van welzijn, welvaart, woon- en werkklimaat van bewoners in de Metropoolregio, en het verbeteren van het economisch potentieel en de aantrekkelijkheid voor bedrijven in de Metropoolregio. Drijver achter deze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

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

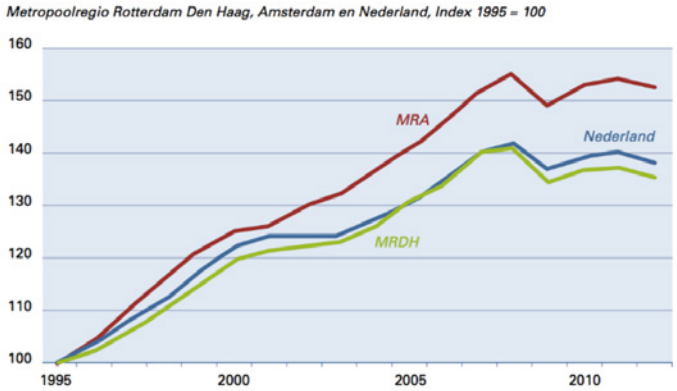
De ontwikkeling van het bruto binnenlands product

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

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



Ontwikkeling Bruto Regionaal Product in Nederlandse Metropolen, 1995-2012

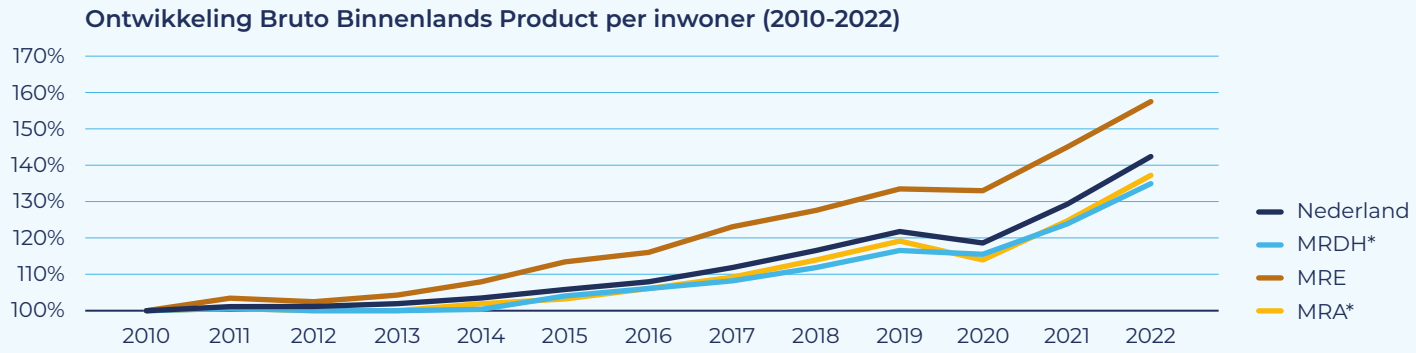


Figuur 3.1: Ontwikkeling BNP van twee Randstedelijke regio's t.o.v. landelijke ontwikkeling.[2]

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

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

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

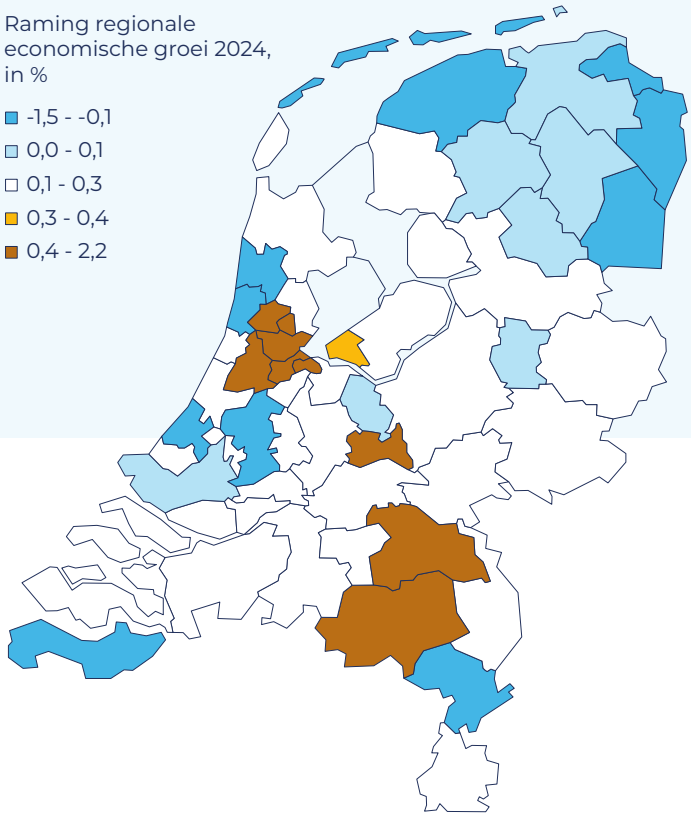


Figuur 29 **Ontwikkeling BBP per inwoner tussen 2010-2022, Bron: CBS Statline***

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

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

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

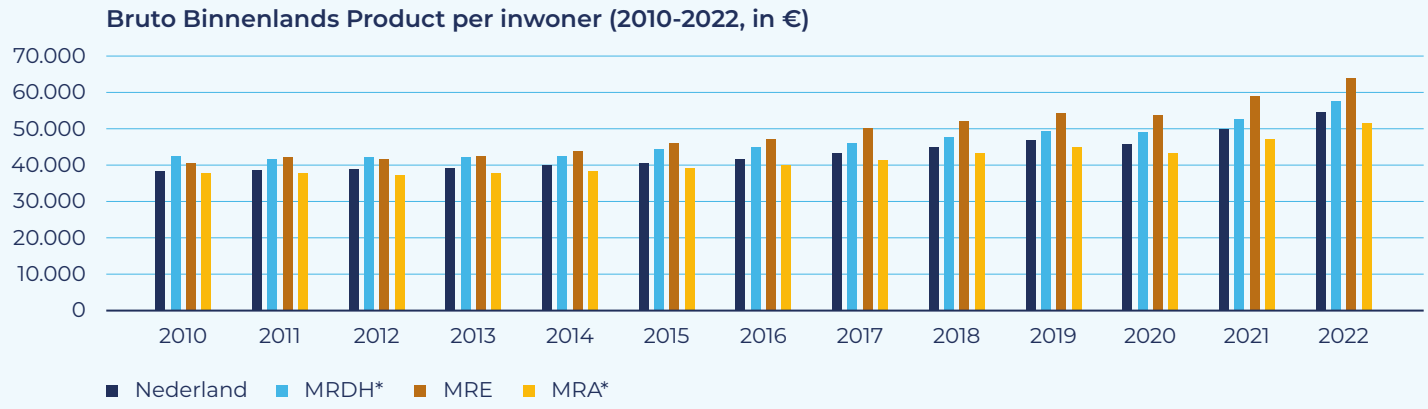


Figuur 30 **Raming regionale economische groei 2024 in percentage (bron: artikel-regionale-prognoses-2024-weblog-5-januari-2024.pdf (link))**

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

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

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



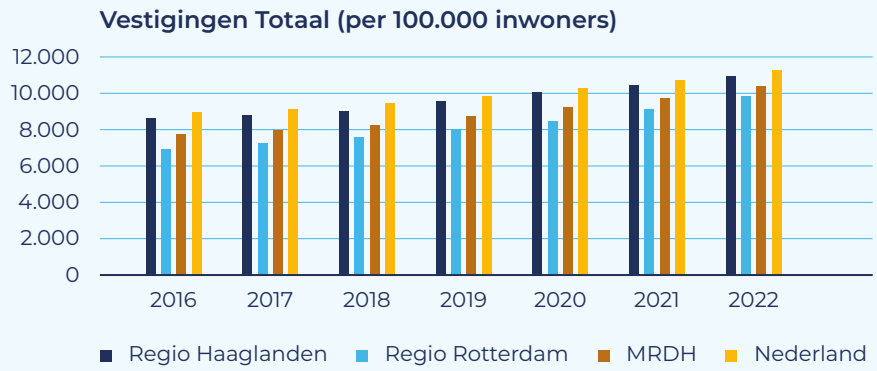
Figuur 31 **BBP per inwoner tussen 2010 en 2022, bron: CBS Statline*[96]**

Bredere ontwikkeling economisch vestigingsklimaat

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

Het totaal aantal vestigingen in de regio

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

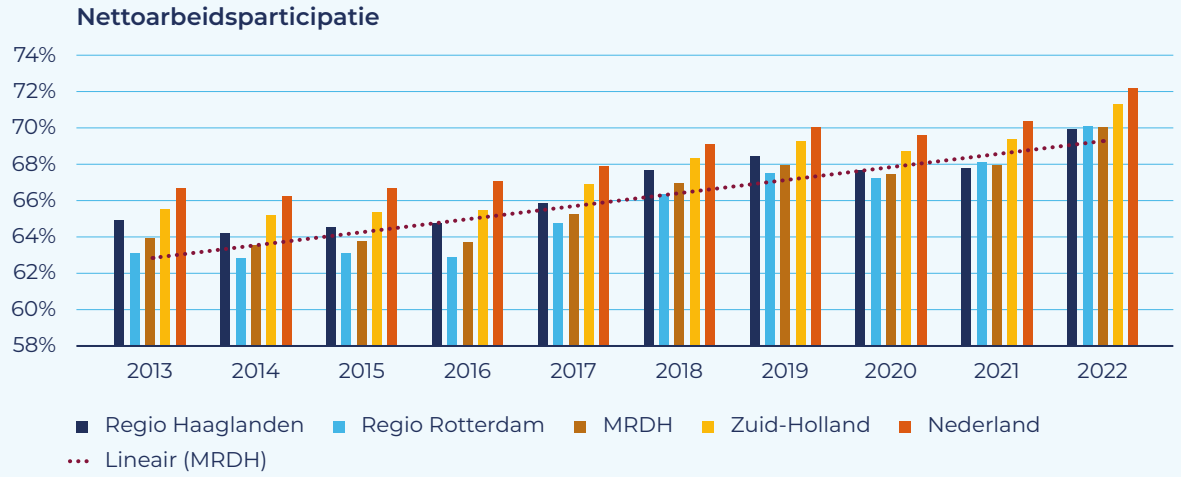


Figuur 32 **Vestigingen totaal (per 100.000 inwoners)**

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

Netto arbeidsparticipatie

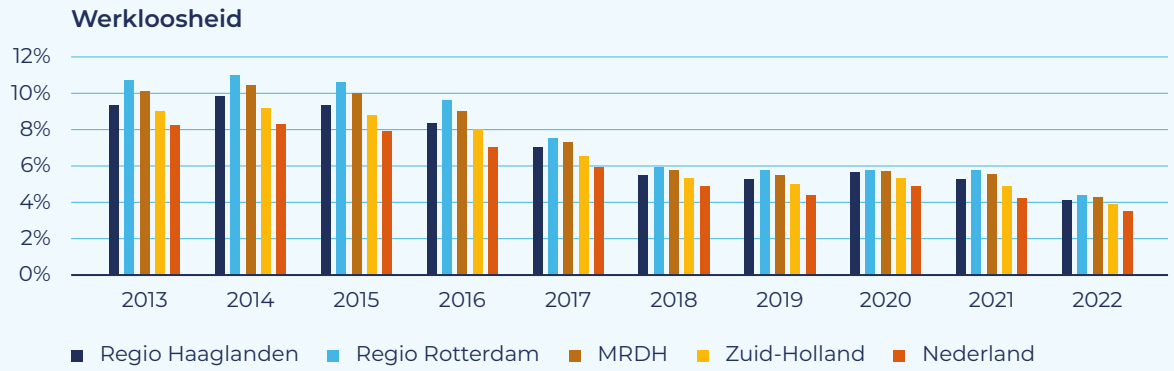
De netto arbeidsparticipatie stijgt tussen 2013 en 2022 in de MRDH-regio, van 63,9% naar 70,0% (+6,1%, t.o.v. +5,5% landelijk). Hier geldt eveneens dat Haaglanden eerder hoger scoorde dan de regio Rotterdam maar dat de regio's beide nu gelijk scoren. In deze periode steeg de netto arbeidsparticipatie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



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

Werkloosheid

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



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

4.3 Beelden bij versterking economisch vestigingsklimaat

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

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

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

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

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

Het economische ecosysteem

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

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

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

Activiteiten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat

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

Strategische activiteiten

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

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

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

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

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

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

Faciliterende activiteiten

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

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

Uitvoerende activiteiten

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

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

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

Resultaten en effecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat

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

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

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

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

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

4.4 Reflectie op realisatie versterking economisch vestigingsklimaat

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

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

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

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

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

Grote ambities, veel stappen gezet maar de impact is beperkt

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

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

Er zijn de nodige resultaten geboekt

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

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

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

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

Samenstelling en opbouw van het gebied

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

Geen gedeelde visie, geen profiel

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

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

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

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

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

Operatie vs. strategie

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

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

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

B

HOOFDSTUK 5

Democratische legitimiteit MRDH

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

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

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

5.1 Doelstellingen van de MRDH op het gebied van legitimiteit

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

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

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

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

5.2 Feitelijke ontwikkeling democratische legitimiteit

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

Inputlegitimiteit

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

Invloed van deelnemers op besluitvorming

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

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

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

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

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

Invloed van burgers en andere belanghebbenden op besluitvorming (participatie)

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

Throughputlegitimiteit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Outputlegitimiteit

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

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

Feedbacklegitimiteit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Toelichting enquête

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

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

Zie Bijlage 4 voor de enquêteresultaten.

Inputlegitimiteit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Throughput

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Output

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Feedback

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het democratische gehalte van de samenwerking heeft zich ontwikkeld

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

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

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

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

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

Maar het effect daarvan op de ervaren legitimiteit is beperkt

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

Samenwerking betekent invloed delen

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

Tijdgebrek raadsleden

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

Wisseling raadsleden

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

Complexiteit governane en besluitvormingsproces

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

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

Binnengemeentelijke processen lopen uiteen

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

Stukkenstroom blijft overweldigend

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

Participatie is een punt van aandacht

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

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

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

B

HOOFDSTUK 6

Organisatie en samenwerking

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

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd:

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

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

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

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

6.1 Doelstellingen MRDH op organisatie en samenwerking

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

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

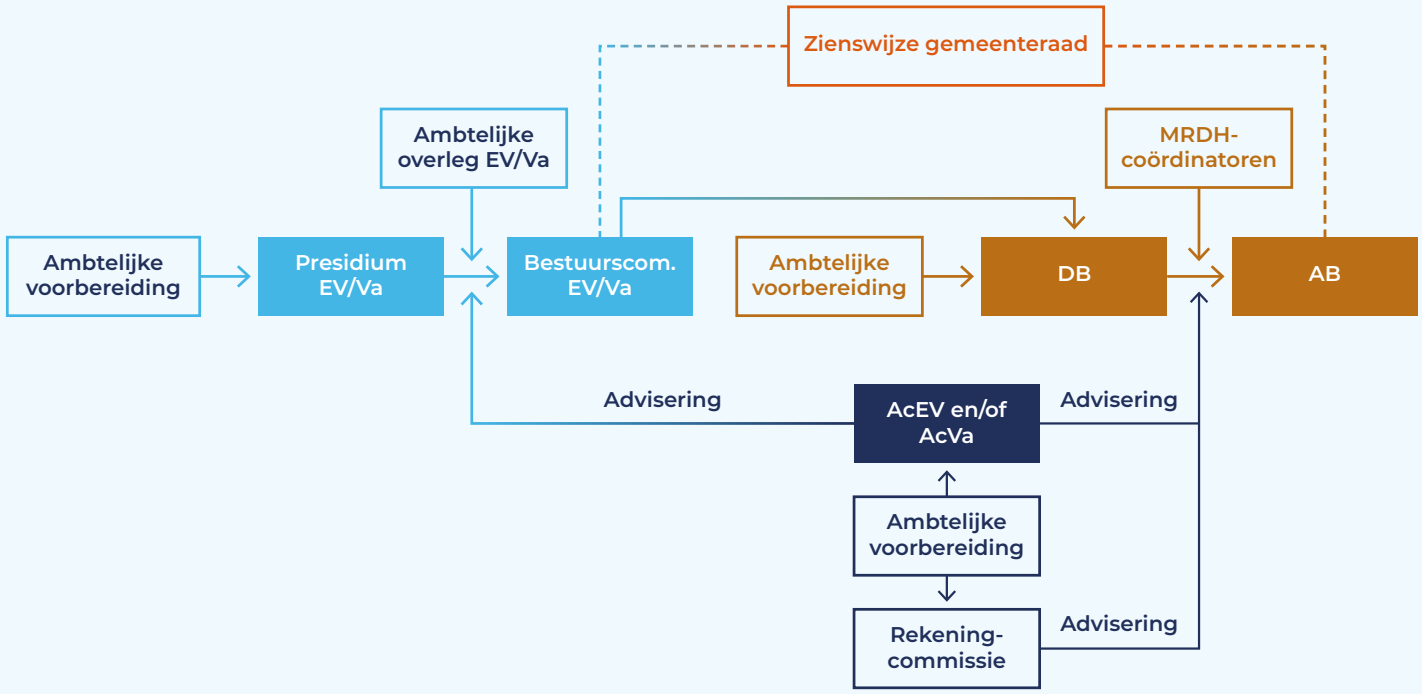
6.2 Feitelijke ontwikkeling organisatie en samenwerking

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

6.2.1 Governance MRDH

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

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



Figuur 35 **Governance MRDH**

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

Ambtelijke voorbereiding besluitvorming

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

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

Informatievoorziening besluitvormingsproces

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

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

Monitoring

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

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

Formele gremia MRDH

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figuur 36 ?

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

102 Tussenevaluatie 2017 p. 13

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

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

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

Informele gremia MRDH

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

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

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

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

6.2.2 Ambtelijke ondersteuning

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

103 MRDH Werkwijzer 2022.
104 Rapport Rekenkamer Rotterdam, p. 21.
105 Daarnaast zijn het presidium Va en presidium EV ingesteld.

106 Microsoft Word - Oplegmemo MRDH informatievoorziening raden Investeren in de Regio (sim-cdn.nl)
107 Blad gemeenschappelijke regeling 2021, 34 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)
108 Ruimte voor een titel (wassenaar.nl)
109 Strategische Agenda 2023-2026, p. 64

van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. Binnen de **afdeling Economisch Vestigingsklimaat** staat de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de manager. De MRDH heeft drie bureaus voor de uitvoering van stafzaken. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, ICT en facilitaire zaken/huisvesting.

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

Tabel 2 **Ontwikkeling organisatie in fte**

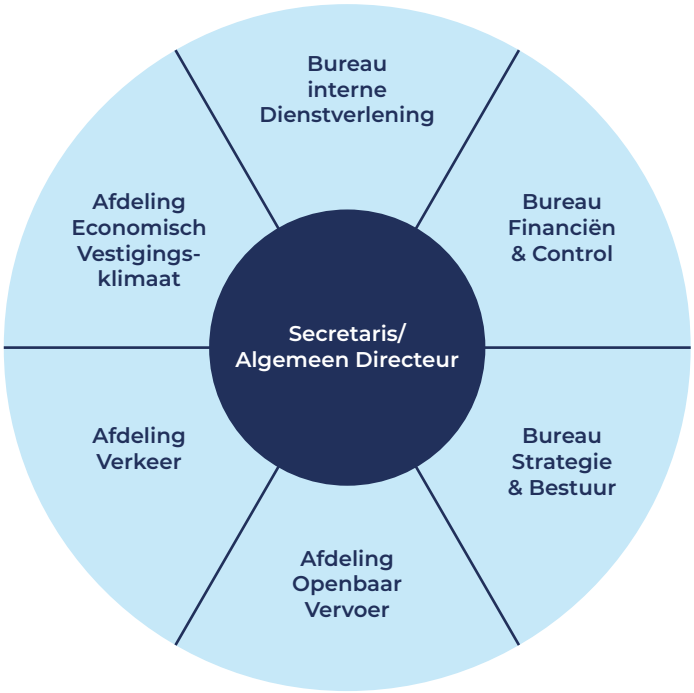
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Secretaris/ Algemeen Directeur	1	1[110]	1	1	1	1	1	1	1
Bedrijfsvoering	26,1	26,1	21,6	27,6	28,6	29,6[111]	29,6	29,6	29,6
Afdeling Verkeer en OV (eerder Vervoers-autoriteit)	56	56	56	52	49	49	49	52	52
Afdeling economisch vestigings-klimaat	9	9	12	10	10	10	10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

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

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

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

Ontwikkeling ambtelijke organisatie



Figuur 37 **Inrichting ambtelijke organisatie MRDH**

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

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

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

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

MRDH support

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

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

Ambtelijke ondersteuning deelnemende gemeenten

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

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

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

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

6.3 Beelden bij organisatie en samenwerking

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

Besluitvormingsproces

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

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

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

Ambtelijke ondersteuning

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Reflectie op organisatie en samenwerking

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

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

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

Een relatief zware governance en besluitvormingsproces

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

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

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

Er wordt geen gebruik gemaakt van gemeentelijke expertise

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

Gemeentesecretarissenoverleg en griffiersoverleg komen niet van de grond

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

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

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

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

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

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

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

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

BIJLAGE 1

Evaluatiekader

Onderwerp	Doelstelling(en)		
1. (In welke mate) zijn de doelstellingen van de regeling uit 2014 behaald?			
1a. Publieke waarde			
	2014-2023 **Delegatiebesluit Vervoersautoriteit MRDH 2015**	**2014-2019** **Strategische Bereikbaarheids-agenda Vervoers-autoriteit MRDH (juli 2013)**	**2019-2023** **Strategische Agenda MRDH 2022 (2019)**
Bevorderen ontwikkeling van het samenhangende verkeer- en vervoers-netwerk in de regio	*Wettelijke taken verkeer en vervoer* • Het gaat om de Wet BDU verkeer en vervoer, Wet Infrastructuurfonds, Wet bereikbaarheid en mobiliteit, Wet van 24 april 1991, houdende regels met betrekking tot enkele specifieke uitkeringen aan provincies en gemeenten op he t terrein van Verkeer en Waterstaat, Wet personenvervoer 2000, Planwet verkeer en vervoer, Wet lokaal spoor	• Versterken economie door verbeteren interne en externe bereikbaarheid economische kerngebieden. • Verhogen kwaliteit internationaal concurrerende plekken en kwaliteit van andere woon- en werklocaties door aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van deze locaties te verbeteren • Vergroten van de kansen voor mensen - door toegang tot werk en voorzieningen binnen aanvaardbare reistijd en tegen redelijke prijs • Meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem • Kostenefficiënt en rendabel vervoersysteem, door optimaal gebruik van het beschikbare vervoersysteem en de ruimte daaromheen	• Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen • Verbetering kwaliteit en efficiency OV • Betrouwbaar op weg • Versnellen van innovatie in mobiliteit • Minder CO_2-uitstoot bij verkeer • Vergroten verkeersveiligheid • Werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties
	2014-2019 **Agenda Economisch Vestigingsklimaat (juni 2014)**		**2019-2023** **Strategische Agenda MRDH 2022 (2019)**
Verbetering van het economisch vestigings-klimaat[116]	• Meer agglomeratiekracht, behoud voordelen meerkernige stedelijke structuur • Meer kennisintensieve bedrijvigheid/ kenniswerkers werkzaam in MRDH • Meer werkgelegenheid/omzet in high-tech/mid-tech (maak)industrie • Transitie naar grondstof- en energiearme economie • Hoogwaardiger voorzieningenaanbod (groen, cultuur, leisure, detailhandel, onderwijs, woonmilieus)		• Stimuleren van innovatie en economische groei • Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt • Ruimte om te werken • Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor • Goede digitale connectiviteit • Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

116 Middels a) het verbeteren van welzijn, welvaart, woon- en werkklimaat van bewoners in de Metropoolregio, en b) het verbeteren van het economisch potentieel en de aantrekkelijkheid voor bedrijven in de Metropoolregio.

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

1c. Legitimiteit (input-throughput-output-feedback)				
	2014-2023 **Gemeenschappelijke Regeling MRDH (2014)**	**2017-2023** **Regionaal denken, lokaal doen! Tussenevaluatie MRDH (2017)**	**2022-2023** **Samenwerken maakt sterker: Tweede tussenevaluatie GR MRDH (2022)**	**2022-2023** **Bijdragen aan de regionale economie: onderzoek naar economisch programma MRDH (2022)**
De samenwerking democratisch gelegitimeerd vormgeven (o.a. betrokkenheid/ participatie[117] inwoners en maatschappelijke organisaties; en betrokkenheid gemeenteraden bij besluitvorming.	• Vernieuwende en transparante invulling aan democratische legitimiteit • Efficiënte en pragmatische van onderop gevoede democratisch gelegitimeerde samenwerking tussen gemeenten maar ook met andere partijen in en om de Metropoolregio • Goede invulling van besluitvorming in gemeenteraden (waarin raden de betrokkenheid voor een belangrijk deel zelf regelen, tijdig en effectief betrokken worden, met politieke verantwoording in de eigen raden, in een democratisch gelegitimeerd licht metropoolbestuur, waarbij gemeenteraden vooraf en effectief betrokken worden)	*Governance-aanbevelingen* • Inrichting/versterken MRDH-klankbordgroep per gemeente • Lichtere invulling adviescommissies *Interne informatievoorziening en communicatie-aanbevelingen* • Inrichting bredere online werkomgeving voor MRDH voor raadsleden • Geringe naamsbekendheid bij burgers niet problematiseren – organisatie richten op interne informatievoorziening en ondersteunen gemeenten • Raadsleden en bestuurders moeten over de MRDH communiceren (rol voor burgemeesters, lokaal/ in Den Haag/in Brussel)	*Verbetering van de eigen inbreng van gemeenten in de MRDH* • Actief gesprek voeren met gemeenten t.b.v. aandacht voor MRDH bij raadsleden • Best practices delen over hoe gemeenten eigen inbreng kunnen versterken	*Verbeteren van de opzet en invulling van de MRDH-aanbevelingen* • Aandacht voor monitoring en evaluatie om tussentijds raadsleden te informeren over voortgang doelen Strategische agenda; optimaliseren betrokkenheid gemeenteraden

2. Hoe is bijgedragen aan de drijvers achter deze samenwerking?	
2a. Drijvers achter samenwerking	
	2014-2023 **Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2014)**
Drijvers achter de samenwerking	• Samenhang binnen MRDH-regio (in de vorm van intensieve (verkeers-) bewegingen van bewoners en bedrijven ('daily urban system') • Op duurzame wijze meedoen in de Europese en wereldwijde competitie om bewoners, talenten en (internationale) bedrijven en bredere mondiale ontwikkelingen waarbij Metropoolregio's in toenemende mate bepalend zijn

117 Bij "participatie" kijken wij zowel naar participatie bij de MRDH (en beleid daarvoor); als naar participatie bij specifieke projecten van de MRDH.

BIJLAGE 2

Gesprekspartners

Intern

Gesprekspartner
Algemeen bestuur
Dagelijks bestuur
Bestuurscommissie vervoersautoriteit
Bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat
Adviescommissie vervoersautoriteit
Adviescommissie economisch vestigingsklimaat
MT MRDH
Algemeen directeur MRDH
Coördinatorenoverleg MRDH
Ambtelijk overleg vervoersautoriteit
Ambtelijk overleg economisch vestigingsklimaat

Extern

Gesprekspartners
Concessiehouders openbaar vervoer
HTM
RET
EBS
Partners verkeer en vervoer
Regiodirecties NS
Regiodirectie ProRail
Regiodirectie DOVA
Regio Rijkswaterstaat
Bestuurlijke partners
Ministerie van IenW
Ministerie van BZK
Ministerie van EZK
Provincie Zuid-Holland
Maatschappelijke organisaties
METROCOV (regionaal overlegorgaan OV)
Fietsersbond
VVN
Economische partners
Port of Rotterdam
Innovation Quarter
VNO-NCW West
Economic Board Zuid-Holland
Overige regio's (ambtelijk)
Drechtsteden
Holland Rijnland
Vervoerregio Amsterdam
Overig
Griffiers gemeente MRDH

BIJLAGE 3

Overzicht grote projecten (>5 miljoen)

Project	Bestedingen	Project Nummer(s)	Status	Categorie
Hoekse lijn	€ 350.091.649	RDRDM03055 en 19ROO0561	**Actie**: Ombouw van de spoorlijn tussen Hoek van Holland haven en Schiedam Centrum tot metrolijn, plus doortrekken van de lijn van Hoek van Holland haven tot aan hoek van Holland strand. Bij de ombouw zijn metrostations toegevoegd.	OV
Rotterdamsebaan	€ 77.440.291	02ADG001	**Actie**: Realisatie van een nieuwe wegverbinding met 2x2 rijstroken op de niveau van Onderliggend Wegennet tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Haagse centrumring (Mercuriusplein).	OV
Bijdrage A16 Rotterdam	€ 64.895.302	17WRO0279	**Actie**: Bijdrage voor inpassing van de nieuwe Rijksweg A16.	VV
Vervoerknoop BleiZo	€ 52.980.000	16OZO0027	**Actie**: Aanleg RandstadRail boven A12, de bouw van het station, een aantal maatregelen ketenvoorzieningen, zoals een fiets/voetbrug, fietsenstallingen en P&R voorziening. Sprinter, RandstadRail, buslijnen, auto en fiets komen samen bij het nieuwe station Bleizo op de spoorlijn Den Haag-Utrecht.	OV
Nieuw Waterland en Marathonweg	€ 25.015.753	19WDL0548, 19WRD0547, 19WVL0546 en 16WVL0052	**Actie**: Maatregelen voor de uitvoering van de regionale inpassingsvissie van de Blankenburgverbinding in de directe omgeving van het Project; (Maatregelen: 0-maatregelen, maatregelen uit het Landschapsplan en maatregelen op het Onderliggend Wegennet)	VV
Aanlanding HSE-CS	€ 21.258.111	10TDG0999	**Actie**: Aanlanding Haagse Startstation Erasmuslijn (HSE), eindhalte van de Erasmuslijn op niveau +2 boven de NS-sporen 11 en 12, boven het busplatform van Den Haag CS.	OV
Sint Sebastiaansbrug te Delft	€ 13.843.743	18OMR0451	**Actie**: Het vervangen van de Sint Sebastiaansburg te Delft, inclusief het geschikt maken van deze brug voor tramverkeer (Onderdeel van tramlijn 19 tussen Delft CS en de TU-wijk).	OV
Systeemsprong Sneltramtraject	€ 13.811.793	SRRE03053	**Actie**: De beveiliging optimaliseren van de Ahobs, Baan gebonden spoorbeveiligingsinstallaties in het spoorbeveiligingssysteem van het metro/sneltramnetwerk Rotterdam.	OV
Busstation Hart van Zuid	€ 11.000.000	21ORO0811	**Actie**: Bouw van een nieuw Busstation Hart van Zuid. Met o.a. verlengd bus viaduct, faciliteren van elektrisch laden van bussen, realisatie van een overdekte wachtruimte en een fietsenstalling.	OV
Gebiedsaanpak Wonen en Werken	€ 10.350.000	17MVO0176 en 16MVO0058	**Actie**: Met nieuwe aanbestedingen worden marktpartijen gestimuleerd om in de gebieden diensten-op-maat aan te bieden. Het verstrekken van beloningen met een spitsmijdproject op de knelpuntentrajecten helpt ondertussen mee om de doelgroepen alvast wakker te schudden.	VV
Netwerk RandstadRail lijnen 15, 16 en 17	€ 9.409.132	12TSH001	**Actie**: Geschikt maken van tramlijnen (RandstadRail lijnen 15, 16, en 17) en tramhaltes voor het nieuwe trammaterieel.	OV
Neherkade	€ 9.000.000	11ADG001	**Actie**: Ongelijkvloers maken van diverse kruisingen met de Neherkade in Den Haag, het aanbrengen van een middenberm.	VV
Hooipolderweg	€ 8.966.030	12ADM001	**Actie**: Aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg tussen de afrit A4 Woudseweg en de Reinier de Graafweg te Delft.	VV
Fietsviadcut A4 bij Ypenburg	€ 8.888.500	17FDH0266	**Actie**: Aanleg fietsviaduct A4 bij Ypenburg	VV

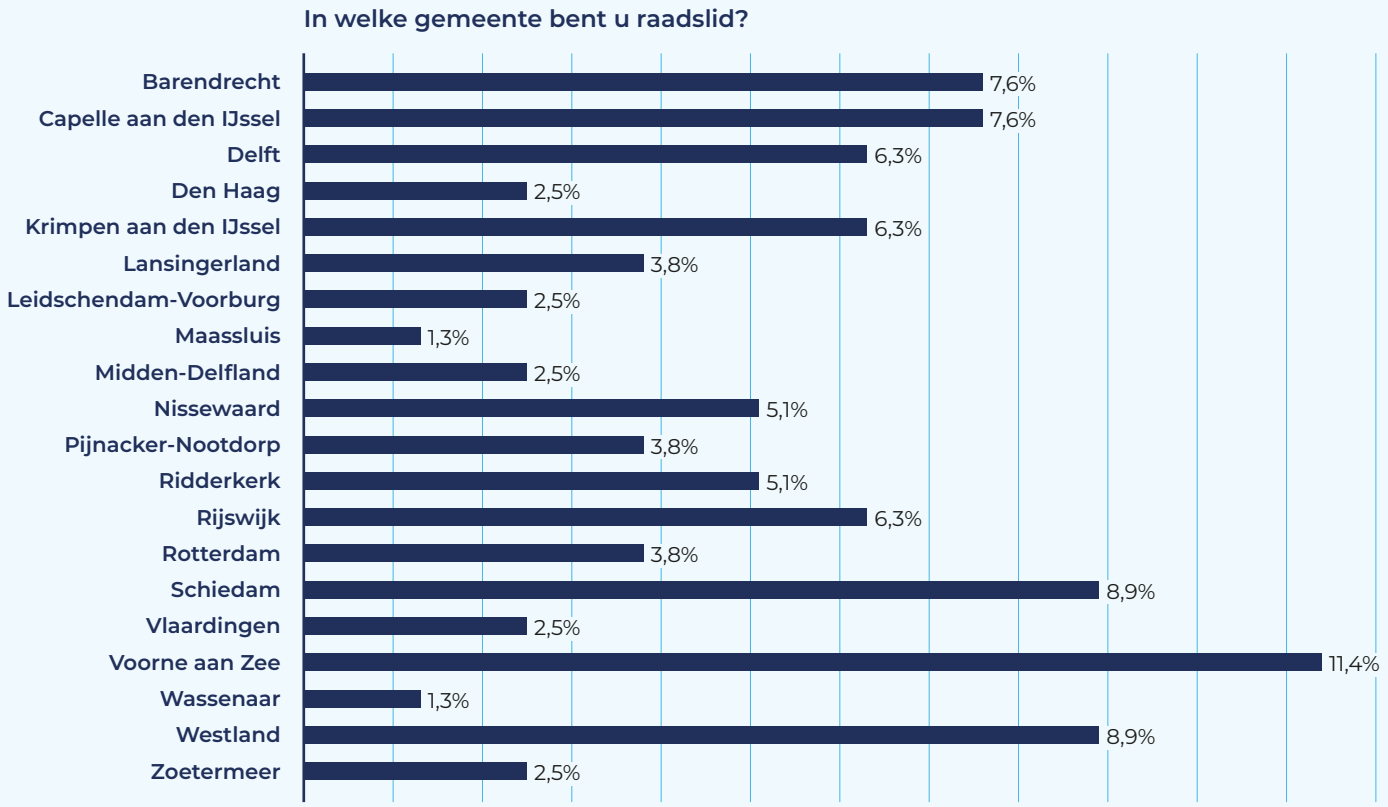
Grote kruising Algeracorridor	€ 8.232.500	20WKY0760	**Actie**: omvangrijke ingrepen gecombineerd met de reconstructie van de fundering van de Grote Kruising. De T-aansluiting Nieuwe Tiendweg – Albert Schweitzerlaan vervalt en de capaciteit van de kruising van de Nieuwe Tiendweg met de Boerhaavelaan wordt vergroot.	OV
Verbetering knooppunt Vijfsluizen	€ 7.862.000	16WVL0053	**Actie**: Het verbeteren van de capaciteit van knooppunt Vijfsluizen en het verhelpen van het doorstromingsprobleem op het OWN, wat doorwerkt naar het HWN, waardoor ook filevorming op de A4 wordt verminderd	VV
Knooppunt Alexander	€ 7.713.000	16ONS0037	**Actie**: Integratie van het metro- en treinstation tot één gebouw met korte overstapmogelijkheden metro – trein en een verbeterde wachttijdbeleving, goede aansluitingen op andere ketenvoorzieningen. Er komt een nieuw stationsgebouw. Het treinperron wordt met een bypass over het treinspoor kortgesloten met het metroperron richting centrum.	OV
Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Zuid	€ 7.643.052	18FPR0380	**Actie**: Een procedure wordt doorlopen ten behoeve van een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel voor ontsluiting tussen twee nieuwe eilandperrons (onderdeel van project viersporig station Rijswijk-Delft Zuid)	VV
Keerspoor RandstadRail	€ 6.923.203	18ORE0357	**Actie**: Een keervoorziening wordt gerealiseerd. Ten noorden van halte Pijnacker Zuid wordt een extra spoor aangelegd. Ook wordt de energievoorziening en spoorbeveiliging van de bestaande infrastructuur tussen het nieuwe keerspoor en station Rotterdam - CS aangepast. Bij het keerspoor worden geluidsbeschermende maatregelen genomen.	OV
Herinrichting busplatform Den Haag CS	€ 6.699.000	17ODH0299	**Actie**: Het aanpassen van het busplatform Den Haag Centraal en herinrichten van delen van het Prins Bernhardviaduct. De werkzaamheden betreffen herinrichting van het busplatform, een prettigere wachtruimte, dynamische en actuele reisinformatie en aanpassen van delen van het Prins Bernardviaduct.	VV
Tracédeel Scheveningseweg	€ 6.000.000	19ODH0516	**Actie**: Een aantal tracédelen is al aangepast naar 'Randstad Rail-kwaliteit' en een drietal tracédelen, te weten: van het Circusplein Scheveningen tot en met Kneuterdijk Den Haag, Rijswijk langs de Schie en in Delft vanaf de Papsouwselaan naar Delft Zuid moeten nog worden aangepast.	OV
Viersporigheid Schiedam	€ 5.586.300	21OPR0888	**Actie**: Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt door Prorail het project PHS Rijswijk - Rotterdam uitgevoerd met aanpassingen aan het spoor tussen Rijswijk en Rotterdam.	OV
Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	€ 5.450.000	HEHEW02866	**Actie**: Er wordt een nieuwe brug over het Kanaal door Voorne gerealiseerd, net ten zuiden van de lijn Brabersweg - Welleweg. Deze brug is de primaire ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein. Bij de aanlanding van de brug aan de westzijde wordt een kruispunt aangelegd (T-aansluiting).	VV
Aanpassen in- en uitgangen metrostation Dijkzigt	€ 4.690.500	16ORE0029	**Actie**: De gemeente Rotterdam heeft werkzaamheden gepland in de buitenruimte rondom het metrostation. De capaciteit van de in-/uitgangen van het metrostation Dijkzigt wordt uitgebreid, zodat passagiers comfortabel en veilig vanuit het metrostation de omliggende voorzieningen kunnen bereiken. Er wordt een extra uitgang van het metrostation gemaakt aan de oostzijde van de Zimmermanweg waardoor er een spreiding zal komen, waarmee er voldoende capaciteit is.	OV

BIJLAGE 4

Enquêteresultaten

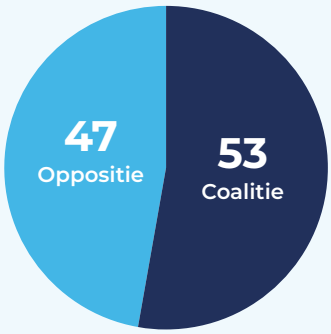
In het kader van de evaluatie is een enquête gehouden onder raadsleden binnen de MRDH. Deze bijlage bevat een overzicht van de resultaten. Het totaal aantal respondenten is 79. Niet elke respondent heeft de enquête afgemaakt.

Blok 1: Algemene vragen

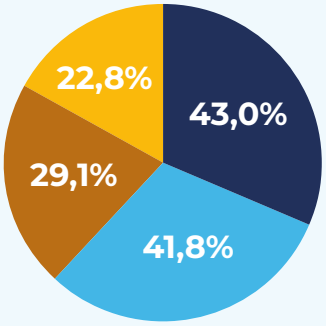


Gemeente onder Haaglanden of stadsregio Rotterdam?

Is uw partij lid van de coalitie of oppositie?

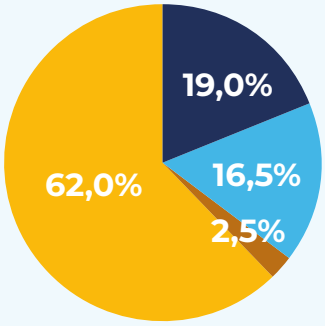


Valt een van de volgende doelen van de MRDH onder uw portefeuille?



- Bereikbaarheid/ verkeer en vervoer/ mobiliteit
- Economie
- Financiën
- Nee

Bent u lid van een adviescommissie van de MRDH?



- Ja, van advies-commissie Vervoersautoriteit
- Ja, van advies-commissie Economisch vestigingsklimaat
- Ja, van de Rekeningcommissie
- Nee

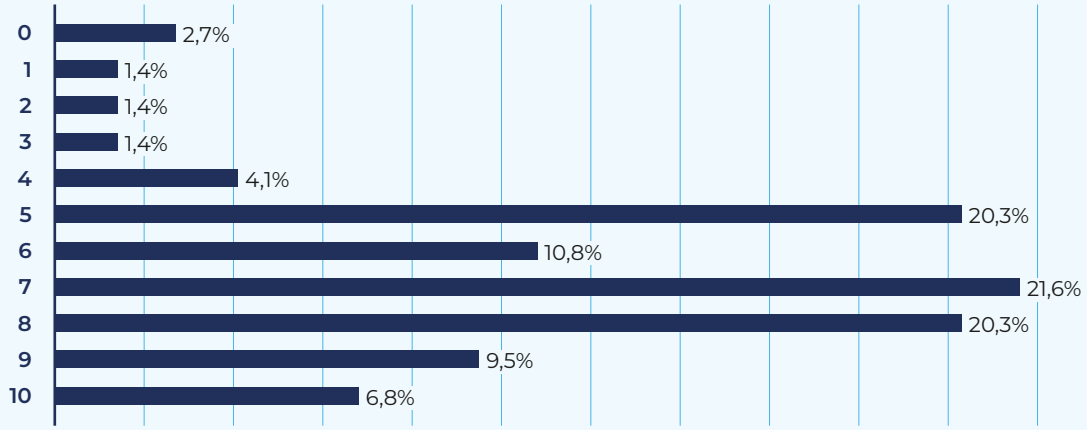
In welke mate bent u geïnteresseerd in wat zich binnen de MRDH afspeelt?

zeer grote mate | grote mate | neutraal | kleine mate | zeer kleine mate

Bezoekt u (informatie)bijeenkomsten van de MRDH?

altijd | soms | nooit

Moet de MRDH volgens u vooral uw gemeentelijke belang of het regionale belang dienen? (0 = gemeentelijk; 10 = regionaal)



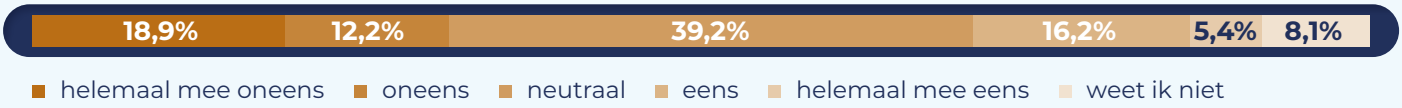
Het gemiddelde antwoord op deze vraag is 6,57. De mediaan is 7. 8 respondenten hebben een antwoord gegeven tussen de 1 en 4. 27 respondenten hebben een antwoord gegeven tussen de 8 en 10. Gemiddeld genomen vinden respondenten dat de MRDH overwegend het regionale belang moet dienen.

Blok 2: Participatie en representatie

Inwoners, ondernemers en overige belanghebbenden hebben voldoende invloed op besluitvorming binnen de MRDH.

Inwoners, ondernemers en overige belanghebbenden worden voldoende betrokken bij MRDH-projecten.

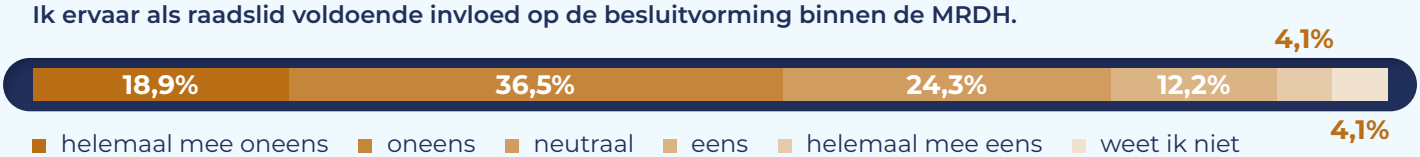
De belangen van inwoners en ondernemers worden binnen de MRDH voldoende meegewogen.



Ik ben op de hoogte van de instrumenten die ik heb ten aanzien van de MRDH (bijv. indienen zienswijze, recht op informatie).

Ik word als raadslid voldoende betrokken bij de MRDH.

Ik ervaar als raadslid voldoende invloed op de besluitvorming binnen de MRDH.



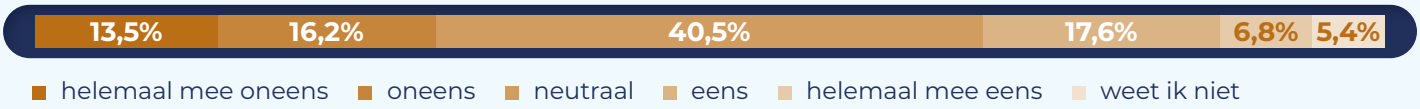
Ik ben tevreden over de vertegenwoordiging door onze bestuurders (wethouder en burgemeester) binnen de MRDH.

De inbreng van onze bestuurders (wethouder en burgemeester) wordt vooraf besproken binnen de raad(scommissie).

Ik ben tevreden over de rolinvulling door leden van de adviescommissies uit onze gemeenteraad.

De inbreng in de adviescommissie wordt vooraf besproken binnen de raad(scommissie).

Ik ben tevreden over het functioneren van de adviescommissies.



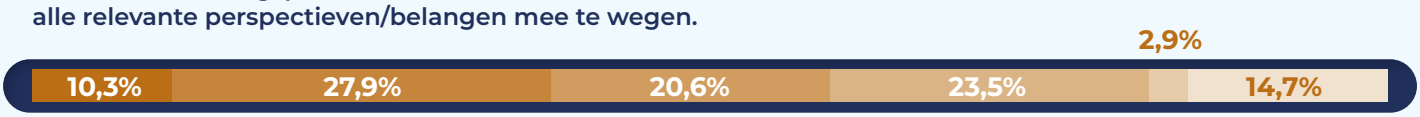
Ik ben tevreden over mijn eigen inzet en betrokkenheid bij de MRDH.

Blok 3: Besluitvormingsproces MRDH

Het is voor mij duidelijk genoeg hoe binnen de MRDH tot besluiten wordt gekomen. Het besluitvormingsproces van de MRDH biedt ruimte om alle relevante perspectieven/belangen mee te wegen.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Het besluitvormingsproces van de MRDH biedt ruimte om alle relevante perspectieven/belangen mee te wegen.

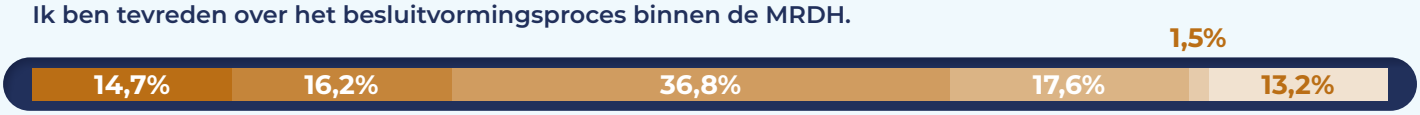


helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over het verloop van het besluitvormingsproces binnen onze gemeente als het gaat over de MRDH.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over het besluitvormingsproces binnen de MRDH.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

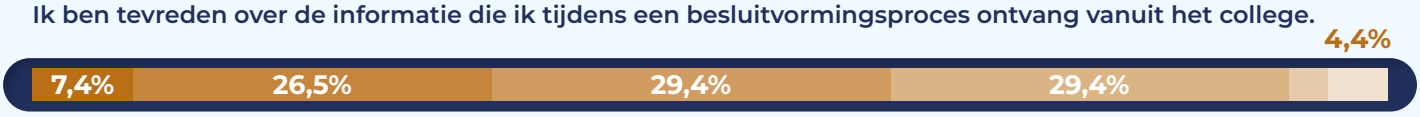
Voor mij is duidelijk hoe door de MRDH met een zienswijze van mijn gemeenteraad wordt omgegaan.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Zienswijzen vanuit gemeenten worden meegewogen bij de uiteindelijke besluitvorming.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over de informatie die ik tijdens een besluitvormingsproces ontvang vanuit het college.



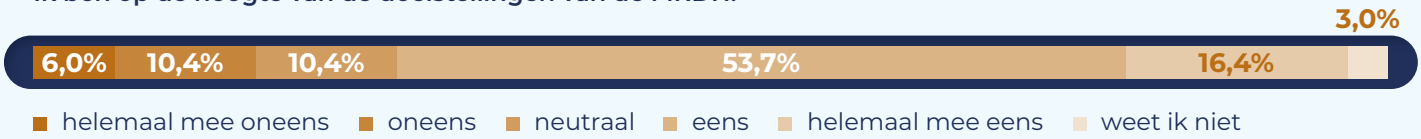
helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Ik ben tevreden over de informatie die ik tijdens een besluitvormingsproces ontvang vanuit de MRDH.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Blok 4: Doelstellingen en resultaten MRDH

Ik ben op de hoogte van de doelstellingen van de MRDH.



helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Samenwerking binnen de MRDH is noodzakelijk voor het ontwikkelen van een samenhangend regionaal verkeer- en vervoersnetwerk.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Samenwerking binnen de MRDH is noodzakelijk ter verbetering van het regionaal economisch vestigingsklimaat.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Dankzij de samenwerking binnen de MRDH zijn de inwoners en ondernemers uit de MRDH-regio beter af.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Dankzij de samenwerking binnen de MRDH zijn de inwoners en ondernemers uit mijn gemeente beter af.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

Deelname aan de MRDH door mijn gemeente is noodzakelijk voor het realiseren van onze gemeentelijke doelstellingen.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet

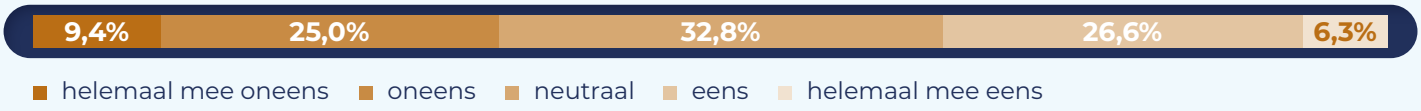
Voor mij is duidelijk hoe de prestaties van de MRDH bijdragen aan onze gemeentelijke doelstellingen.

helemaal mee oneens | oneens | neutraal | eens | helemaal mee eens | weet ik niet 1,5%

Blok 5: Feedback MRDH

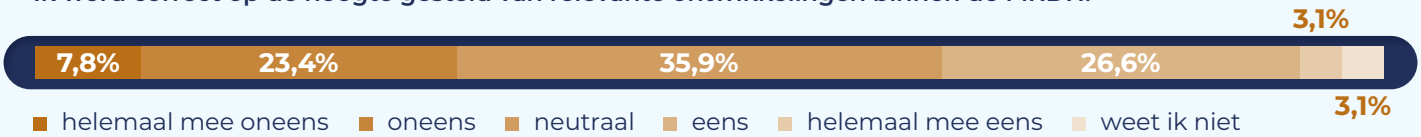
Ik heb voldoende zicht op de prestaties van de MRDH.

Ik word tijdig op de hoogte gesteld van relevante ontwikkelingen binnen de MRDH.



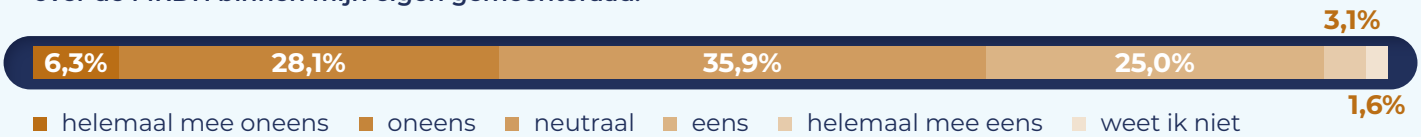
Ik word volledig op de hoogte gesteld van relevante ontwikkelingen binnen de MRDH.

Ik word correct op de hoogte gesteld van relevante ontwikkelingen binnen de MRDH.



Ik vraag het college (burgemeester en wethouders) om terugkoppeling over de MRDH.

Ik ben tevreden over de terugkoppeling van bestuurders (wethouders en burgemeester) over de MRDH binnen mijn eigen gemeenteraad.



Ik ben tevreden over de terugkoppeling van leden van de adviescommissie over de MRDH binnen mijn eigen gemeenteraad.

BIJLAGE 5

Documenten

Documenten van de MRDH

De MRDH heeft veel eigen rapporten, agenda's en andere documenten gepubliceerd. Hieronder noemen wij specifiek de verschillende strategische agenda's en uitvoeringsagenda's. Daarnaast hebben wij ook van de jaren 2015 tot en met 2023 de jaarverslagen of jaarrekeningen en bestuursrapportages ontvangen en doorgenomen.

Strategische agenda's

Document	Auteur	VV/EV/Alg	Jaar
Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit	MRDH	VV	2013
Agenda Economisch Vestigingsklimaat	MRDH	EV	2014
Gemeenschappelijke Regeling MRDH	MRDH	Alg	2014
Strategische Agenda MRDH 2018-2022	MRDH	EV, VV	2018
Strategische Agenda MRDH 2023	MRDH	EV, VV	2023

Uitvoeringsagenda's

Document	Auteur	VV/EV/Alg	Jaar
Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025	MRDH	VV	2016
Roadmap Next Economy	MRDH	EV	2016
Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025	MRDH	VV	2020
Logistieke Uitvoeringsagenda	MoVe (Mobiliteit & Verstedelijking)	VV	2020
Uitvoeringsprogramma Economisch Vestigingsklimaat 2024	MRDH	EV	2024

Overige onderzoeken

Onderstaand geven wij de belangrijkste onderzoeken weer wie wij hebben gebruikt in het kader van deze evaluatie.

Document	Auteur	VV/EV/Alg	Jaar
OECD Territorial Reviews: The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, Netherlands	OECD	Alg	2016
Regionaal denken, lokaal doen! Tussenevaluatie MRDH	De Vries, Van den Berg & Blomaard	Alg	2017
Kadernota OV MRDH	MRDH	VV	2017
Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH	Goudappel	VV	2017
Discussienota Verstedelijking Provincie Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland	Alg	2017
Zuid-Hollandse netwerken: Analyse van ruimtelijke interactie tussen gemeenten en kernen	Tordoir & Poorthuis	Alg	2017
Werkwijzer Metropoolregio Rotterdam Den Haag	MRDH	Alg	2018
Regioverkenning 2019 MRDH	MRDH	Alg	2019
Kwaliteitsmeting OV-knooppunten	i&o research	VV	2019
Effectbepaling regionaal maatregelenpakket	CE Delft	VV	2020
Mmmove! Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025	MRDH	VV	2020
Transformatiewijzer werklocaties	MRDH	EV	2020
van Strand tot Stad: Ontwikkelkansen aan de Hoekse Lijn	De Zwarte Hond & Decisio	VV	2020
Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad	MoVe (Mobiliteit & Verstedelijking)	VV	2020
Resultaten Bedrijvenregister MRDH en Drechtsteden	i&o research	EV	2020
Monitor scaleup & startup innovatie-ecosysteem metropoolregio	Erasmus Centre for Entrepre-neurship	EV	2020
Kwaliteitsmeting OV-knooppunten 2020	i&o research	VV	2020
Groeiagenda Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland	EV	2021
Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding MRDH 2022-2025	MRDH	VV	2021
Startup Radar MRDH	Innocubes	EV	2021
Effecten van het programma Duurzame Mobiliteit	CE Delft & Goudappel	VV	2021
Inclusiviteit mbo- en hbo-campussen metropoolregio Rotterdam Den Haag	Erasmus School of Economics (SEOR)	Alg	2021
Bereikbaarheid mbo- en hbo-campussen metropoolregio Rotterdam Den Haag	Goudappel	VV	2021

Document	Auteur	VV/EV/Alg	Jaar
Kennisvalorisatie op tien MBO en HBO campussen	Erasmus Centre for Entrepre-neurship	Alg	2021
Effectmeting Topeisen Bereikbaarheid UAB	Goudappel	VV	2021
bijdragen aan de regionale economie: onderzoek naar economisch programma MRDH	Rekenkamer Rotterdam	Alg	2022
Samenwerken maakt sterker: Tweede tussenevaluatie MRDH	MRDH	Alg	2022
Werkwijzer MRDH	MRDH	Alg	2022
Strategie Bedrijventerreinen 2030	MRDH	EV	2022
Strategische agenda MRDH - inzichten voor actualisatie	MRDH	Alg	2022
Economische Monitor Zuid-Holland	Economic Board Zuid-Holland, Innovation Quarter, MRDH, Provincie Zuid-Holland	EV	2022
Werkgelegenheids- en bedrijvenregister MRDH en Drechtsteden 2022 Resultaten	i&o research	EV	2022
Evaluatie Programma AVLM 2019-2022	Ecorys	VV	2022
Startup en Scale-up monitor MRDH	Birch & School of Economics, Utrecht University	EV	2022
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam 2030	MRDH	VV	2023
Regionaal-economische prognoses 2024	Rienstra Beleidsonderzoek en Beleidsadvies BV	Alg	2024
Knelpuntenanalyse en reistijdbetrouwbaarheid MRDH	Goudappel	VV	2024

Berenschot

‘WIJ ZIJN BERENSCHOT, GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG’

Nederland is continu in ontwikkeling. Maatschappelijk, economisch en organisatorisch verandert er veel. Al meer dan tachtig jaar volgen wij als adviesbureau deze ontwikkelingen op de voet en werken we aan een vooruitstrevende samenleving. De behoefte om iets fundamenteels te betekenen voor mens en maatschappij zit in onze genen. Met onze adviezen en oplossingen hebben we dan ook actief meegebouwd aan het Nederland van vandaag. Altijd op zoek naar duurzame vooruitgang.

Alles wat we doen is onderzocht, onderbouwd en vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Zo komen we tot gefundeerde adviezen en slimme oplossingen. Die zijn op het eerste gezicht misschien niet altijd de meest voor de hand liggende. Juist deze eigenzinnigheid maakt ons uniek. Daarbij zijn we niet van symptoombestrijding. En gaan pas naar huis als het is opgelost.

Berenschot Groep B.V.

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

030 2 916 916

www.berenschot.nl