



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

2e Bestuursrapportage

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

2024

Inhoud

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
Hoofdstuk 2	Samenvatting begrotingswijziging	4
2.1	Programmabegroting 2024	4
2.2	Programmabegroting 2024 per taakveld	6
Hoofdstuk 3	Programma's	8
3.1	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	8
3.1.1	Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	8
3.1.2	Financiële afwijkingen	24
3.2	Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	27
3.2.1	Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	27
3.2.2	Financiële afwijkingen	35
3.3	Programma Economisch Vestigingsklimaat	40
3.3.1	Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	40
3.3.2	Financiële afwijkingen	46
Hoofdstuk 4	Overhead	48
4.1	Overhead	48
Hoofdstuk 5	Paragrafen	49
5.1	Financiering	49
5.2	Weerstandsvermogen en risico's	50
5.3	Onderhoud kapitaalgoederen	51
5.4	Bedrijfsvoering	52
Hoofdstuk 6	Besluit	54
Bijlage 1	Staat van reserves en fondsen	55
Bijlage 2	Overzicht incidentele baten en lasten	56

Hoofdstuk 1 Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 2e Bestuursrapportage 2024 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio september 2024 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 5 juli 2024 vastgestelde eerste gewijzigde Begroting 2024. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de Begroting 2024 weergegeven.

Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Samenvatting begrotingswijziging

2.1 Programmabegroting 2024

Programmabegroting 2024 bedragen in euro's	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2024 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-2
Lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	620.036.937	605.473.386	-14.563.551
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	182.134.173	117.100.657	-65.033.516
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.697.171	5.954.821	257.650
Overhead	7.941.590	7.746.590	-195.000
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	815.809.871	736.275.454	-79.534.417
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	626.036.937	611.473.386	-14.563.551
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	182.134.173	117.100.657	-65.033.516
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.697.171	5.736.171	39.000
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.941.590	7.746.590	-195.000
Totaal	821.809.871	742.056.804	-79.753.067
Saldo van baten en lasten	6.000.000	5.781.350	-218.650
Toevoeging aan reserves	-6.000.000	-6.000.000	0
Onttrekking aan reserves	0	218.650	218.650
Resultaat	0	0	0

Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) daalt met € 79,5 miljoen, van € 815,8 miljoen naar € 736,3 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (daling van € 14,6 miljoen onderdeel Exploitatie openbaar vervoer) heeft voor een groot gedeelte te maken met het niet volledig besteden van het instandhoudingsgedeelte van de Bikker-gelden in 2024. Tevens dalen de lasten als gevolg van de besluiten in het kader van de afronding van het Transitieprogramma OV en Corona en een actualisatie van lasten van de lopende stimuleringsmaatregelen. Daar tegenover staat een aanvullende aanvraag van de RET om tot een nul-rendement te komen op basis van gerealiseerde bezuinigingen in 2023.

Voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (daling van € 65,0 miljoen) gaat het voornamelijk om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare budgetten voor grote projecten (per saldo € 51,0 miljoen daling). Dat heeft de volgende oorzaken:

In 2024 zullen er door de gemeenten geen delen van metropolitane fietsroutes worden gerealiseerd. Alleen de provincie Zuid-Holland realiseert in 2024 een klein onderdeel van de route Zoetermeer-Rotterdam. Voor de routes waarvoor nog geen samenwerkingsovereenkomst is getekend, is het nodig om verdiepend onderzoek uit te voeren om de haalbaarheid en inpassing van complexe tracédelen verder uit te werken. Voor een paar routes geldt dat de gemeenten tot 1 januari 2025 de tijd hebben om subsidie

aan te vragen tegen het tijdelijk verhoogde subsidiepercentage van 70%. Realisatie dient dan voor 1 maart 2026 plaats te vinden.

Twee maatregelen voor de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor zijn vertraagd. Het betreft de aanleg van fietsroutes waarbij de uitvoerende gemeente bij de planning te weinig rekening heeft gehouden met seizoensinvloeden en te doorlopen procedures omdat de gronden ecologisch, cultuurhistorisch en natuurhistorisch van grote waarde zijn.

De uitvoering van de maatregel Aansluiting Entreegebied op station Zoetermeer van de Korte Termijn Aanpak MoVe start niet eerder dan in 2025. De gemeente heeft meer tijd nodig voor de voorbereiding. Bij de financiële afronding van het Transitieprogramma OV en Corona is het programma stimulering ketenmobiliteit OV in stand gebleven. Er zijn echter geen subsidieaanvragen in dit kader ontvangen.

Bij het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio was er in 2024 zowel vertraging in het aanvragen van subsidies als in de realisatie. Hierdoor schuiven de lasten door naar 2025. De verwachte studiekosten van de projecten Oude lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en Knooppunten, Bereikbaarheid CID-Binckhorst en Stadsbrug Rotterdam zijn geactualiseerd en leiden tot minder lasten in 2024. Daartegenover staan wel extra lasten voor Lijn 19 als gevolg van de besluiten om het projectbudget te verhogen.

Voor wat betreft het programma Kleine projecten wordt de begrotingsjaarschijf 2024 verlaagd met € 14,1 miljoen. Voor een deel is er sprake van vrijval als gevolg van lagere projectkosten of door gemeenten ingetrokken subsidieaanvragen (€ 3,9 miljoen). Een ander deel heeft te maken met planningsoptimisme bij de subsidieaanvragers, waardoor afrekeningen naar achter schuiven in de tijd. Daarnaast is de verwachting dat op basis van gesprekken met de aanmeldende partijen een deel van de voor 2024 aangemelde kleine projecten niet tot een daadwerkelijke subsidieaanvraag vanuit de gemeenten en overige wegbeheerders zal leiden.

Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat stijgen de lasten met € 0,3 miljoen. Dit betreft voornamelijk het ter begroting brengen van vrije ruimte binnen de Egalisatiereserve, zodat deze in 2024 kan worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties.

De Overhead daalt met € 0,2 miljoen. Deze daling is het gevolg van het verlagen van de materiële overhead.

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

Saldo van baten en lasten tweede begrotingswijziging 2024

Het positieve saldo van baten en lasten daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 0,2 miljoen. Er vindt een onttrekking plaats aan de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor € 0,2 miljoen. Per saldo resteert geen resultaat.

2.2 Programmabegroting 2024 per taakveld

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

Programmabegroting 2024			
per taakveld	Begroting 2024	Begroting 2024	Begrotingswijzigingen
bedragen in euro's	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2024-2
Lasten per taakveld			
2.1 Verkeer en vervoer	77.819.813	43.003.865	-34.815.948
2.5 Openbaar vervoer	707.794.754	664.535.218	-43.259.536
0.5 Treasury	16.556.168	15.034.585	-1.521.583
3.1 Economisch Ontwikkeling	5.697.171	5.954.821	257.650
0.4 Overhead	7.941.590	7.746.590	-195.000
0.9 Vennootschapsbelasting (Vpb)	375	375	0
Totaal	815.809.871	736.275.454	-79.534.417
Baten per taakveld			
2.1 Verkeer en vervoer	77.819.813	43.003.865	-34.815.948
2.5 Openbaar vervoer	706.798.295	664.147.306	-42.650.989
0.5 Treasury	23.553.002	21.422.872	-2.130.130
3.1 Economisch ontwikkeling	5.697.171	5.736.171	39.000
Dekking overhead uit BDU en Inwoner-bijdrage EV	7.941.590	7.746.590	-195.000
Totaal	821.809.871	742.056.804	-79.753.067
Saldo van baten en lasten (0.11)	6.000.000	5.781.350	-218.650
0.10 Toevoeging aan reserves	-6.000.000	-6.000.000	0
0.10 Onttrekking aan reserves	0	218.650	218.650
Resultaat	0	0	0

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

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

De rentelast (uit programma 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer) en rentebaar (uit programma's 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 2.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer) worden verantwoord onder het taakveld 0.5 Treasury.

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

Het taakveld 0.4 Overhead sluit aan op het overzicht 2.4 Overhead

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

Hoofdstuk 3 Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

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

Hierna volgt een korte uitleg van het gebruik van de kleuren:

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

Financiële afwijkingen

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de Begroting 2024 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2024 vastgestelde Begroting 2024 na 1e wijziging, is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

De metropoolregio groeit naar bijna drie miljoen inwoners in 2040. Die willen allemaal een baan en prettig van huis naar werk reizen of ergens recreëren. Daarom investeren de 21 samenwerkende gemeenten in de bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio op duurzame wijze te faciliteren.

Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van de nieuwe verstedelijkingslocaties, het verbinden van innovatieve kennis- en onderwijsknooppunten, de bereikbaarheid van werklocaties en het behouden van de leefbaarheid en open ruimte. Ook is het belangrijk dat de metropoolregio Rotterdam Den Haag bereikbaar blijft met de omliggende regio's en gemeenten. We zetten in op een goede bereikbaarheid van, naar en door de metropoolregio. Dat doen we vooral door nu plannen te maken voor de investeringen

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Gebiedsuitwerking Westland: op basis van geactualiseerde ruimtelijke en economische uitgangspunten met de andere partners invulling geven aan de nadere uitwerking van mobiliteitsmaatregelen (HOV, weg, fiets) voor de (middel-)lange termijn.	●	
Onderzoek doen naar doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam.	●	De gemeente Zoetermeer is de trekker van dit gezamenlijke onderzoek. Het onderzoek staat on hold. Dat is mede omdat de gemeente een nieuwe ruimtelijke visie opstelt die effect kan hebben op de ambities en plannen van Zoetermeer ten aanzien van deze OV-verbinding.
Bijdragen aan de verkenning naar Bus Rapid Transit tussen Leiden en Zoetermeer.	●	
MIRT verkenning Oude Lijn: bijdragen aan het uitvoeren van de verkenning viersporigheid Leiden-Dordrecht en Knooppunten. Uitwerking Knooppunten is inclusief bestaande knopen Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI en nieuwe stations Rijswijk buiten, Rotterdam Van Nellefabriek en Rotterdam Stadionpark. Uitwerking viersporigheid is inclusief aandacht voor inpassing.	●	
Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar.	●	
Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van en daarmee extra middelen voor het OV.	●	In het voorjaar zijn Kamerleden en onderhandelaars van een nieuw kabinet geïnformeerd over de behoefte aan extra middelen voor het OV. In het regeerakkoord is echter opgenomen Specifieke Uitkeringen (SPUKs) met 10% te korten. Abusievelijk is hier ook de BDU onder komen te vallen, met als gevolg een gezamenlijke, onwenselijke korting op van € 110 miljoen voor de MRDH en de Vervoerregio Amsterdam. De inzet is erop gericht de fout te herstellen, via het Kabinet of de Tweede Kamer. Hiertoe zijn acties opgezet zoals gesprekken met de Staatssecretaris en politieke partijen en is er een brandbrief opgesteld en ondertekend door 400 bestuurders en ruim 80 instellingen. Deze brandbrief is aangeboden aan de Tweede Kamer en staatssecretaris. Tenslotte is een online petitie geopend met inmiddels meer dan 25.000 handtekeningen. Op dit moment is nog onduidelijk of deze acties leiden tot herstel van de fout. Onze inzet blijft onverminderd gericht op herstel van de fout en extra middelen voor het OV in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.
In samenwerking met de gemeenten Rotterdam en Den Haag, provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat werken we aan een Adaptieve Ontwikkelstrategie Wegen & Fiets gericht op de investeringsopgaven op langere termijn.	●	

Opracht 1

Opracht 2

Opracht 3

Opracht 4

Opracht 5

Opracht 6

Regionale fietsagenda (middel)lange termijn

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het vaststellen van de regionale fietsagenda en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsagenda met bijbehorende financieringsstrategie.	●	
Het mogelijk maken van het uitbreiden van het regionale fietsnetwerk door overzicht en inzicht te verschaffen en advies te geven aan wegbeheerders.	●	Zowel de wegbeheerders als de MRDH kampen met personele capaciteit bij de lopende fietsprojecten en -programma's. Hierdoor zijn geen uitbreidingsvoorstellen gedaan.
Lobby voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk vanuit het Rijk.	●	

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

We zetten in op actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit), omdat deze vormen de bereikbaarheid helpen verbeteren, minder ruimte innemen dan individuele automobiliteit, toegankelijk en betaalbaar zijn, de gezondheid bevorderen en minder emissies uitstoten. Hiermee benutten we de bestaande infrastructuur beter, bieden we mensen meer kansen om maatschappelijk mee te doen, ondersteunen we de mobiliteitstransitie die in verschillende (stedelijke)

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

gebieden van de regio is ingezet en dragen we bij aan de klimaatopgave. Daarbij verschilt de aanpak per gebiedstype, omdat de mogelijkheden en behoeften in het (hoog) stedelijke gebied anders zijn dan in het meer landelijke gebied. Naast fysieke ingrepen maakt mobiliteitsmanagement het mogelijk om lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit te stimuleren en spreiding van mobiliteit over de dag/week aan te moedigen. We stimuleren het toepassen van Mobility as a Service (MaaS), innovaties en nieuwe technologieën om de gewenste mobiliteitstransitie te bereiken. Efficiënt omgaan met de ruimte voor verkeer zorgt er in steden en dorpen voor dat er meer ruimte is voor het inrichten van een prettige leefomgeving en dat is noodzakelijk gelet op de verwachte groei van inwoners in de aankomende jaren en andere opgaven in de openbare ruimte zoals meer groen, voorzieningen en klimaatadaptatie.

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Invulling geven aan programmamanagement door het ondersteunen van de samenwerking tussen gemeenten en wegbeheerders tijdens de uitwerking en realisatiefase, het monitoren van de voortgang en het borgen van de kwaliteit van de fietsroute.	●	
Maken van maatwerkafspraken voor routes waarvan de samenwerkingsovereenkomst (SOK) in 2023 is ondertekend.	●	<ol style="list-style-type: none"> 1. In de BcVa op 3 juli 2024 hebben we met Rijkswaterstaat een intentieovereenkomst getekend over de uitgangspunten voor verbreding van het fietspad op de Van Brienoordbrug als onderdeel van de MFR Ridderkerk - Rotterdam. Rijkswaterstaat neemt dat mee in de nieuwe aanbesteding. We hebben hiervoor € 1,4 miljoen gereserveerd. 2. Voor de complexe schakels in Ridderkerk en Capelle a/d IJssel zijn gemeenten bezig om de afspraken over scope, financiën en deadline op papier te zetten. De maatwerkafspraken hierover volgen naar verwachting in Q1 2025.

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Ondersteunen van gemeenten en wegbeheerders bij ontwikkeling van bewegwijzeringsplan en uitvoer Fietsstimuleringsplan dat eerder met gemeenten en Zuid-Holland Bereikbaar is opgesteld.	●	Wegbeheerders geven opdracht aan de Nationale Bewegwijzerings-dienst voor het opstellen van een doelenplan en bewegwijzeringsplan voor de metropolitane fietsroutes. Voor de metropolitane fietsroutes is nog geen fietsstimuleringsplan opgesteld.
Het opstellen en uitvoering geven aan het communicatieplan uit 2023 voor verdere profilering binnen en buiten het werkgebied van het Metropolitane Fietsprogramma	●	

Smart mobility, MaaS en programma AVL

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Delen van kennis (uit landelijke netwerken) over Smart Mobility met de gemeenten via het bestuurlijk platform en het invulling geven aan de rol van verbindende schakel tussen Europees- en rijksbeleid en gemeentelijke ontwikkeling.	●	
Afronding van lopende AVL-projecten en continueren kennisontwikkeling (landelijk).	●	In de landelijke kennisontwikkeling op autonoom rijden werkt de MRDH goed samen op met onder meer provincies Groningen en Noord-Holland en gemeente Helmond om te komen tot pilots voor zelfrijdende bussen. Er is een gezamenlijke brief gestuurd aan de minister van I&W met verzoek om te bespoedigen in de toelatingsprocedures. Binnen de MRDH zijn er 2 pilots in ontwikkeling. Project Cavidor waarbij een reeds bestaande bus zelfrijdend is gemaakt (retrofit). In november hebben we de eerste resultaten gezien.

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
		Project MARTHA betreft een zelfrijdende bus tussen metrostation Meijersplein en de terminal van Rotterdam The Hague Airport. De MRDH heeft hiertoe een subsidie afgegeven aan DAM shuttle BV. Vervoerder RET heeft een aanbesteding gedaan waaruit Karsan als winnaar naar voren is gekomen. Hun bus arriveerde eind 2024 in Nederland. De MRDH heeft samen met RET/DAM shuttle BV aandacht gevraagd bij de rijksdienst voor wegverkeer (RDW) en het ministerie van I&W voor heldere toelatingsprocedures. Zonder heldere toelatingscriteria staat de bus stil. Daarnaast heeft de MRDH een concessie voor zelfrijdend openbaar vervoer, de Parkshuttle in Capelle aan den IJssel. De leverancier ZF heeft aangegeven dat de stap naar rijden in gemengd verkeer op korte termijn niet mogelijk is. De MRDH werkt samen met concessiehouder Transdev en de gemeente Capelle aan den IJssel aan mogelijke toekomstscenario's.
Uitvoering geven aan de afspraken uit de digitaliseringsopgave.	●	Met goede overheidsdata voor verkeer en vervoer kunnen mobilisten via producten van serviceproviders hun reis beter plannen. Voorbeelden hiervan zijn de data over wegwerkzaamheden, evenementen, verstoringen, brugopeningen, schoolzones en maximum snelheden. Onduidelijkheid over de landelijke scope, personeels- en budgettekorten bij gemeenten en personeelsverloop hebben voor vertraging gezorgd. Aandacht voor structurele borging in de jaren na deze opgave is onderdeel van bestuurlijk gesprek met het Rijk. Ook hier knelt de aanwezigheid van personeel en budget.

Programma Duurzame Mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO₂-reductie en afname van stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen maatregelen te realiseren die een effectieve bijdrage leveren aan verduurzaming zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling, 55% reductie van de CO₂-uitstoot in 2030, die in het Regeerakkoord is onderschreven. De MRDH is kennismakelaar, adviseert (gevraagd en ongevraagd) de individuele gemeenten over duurzame mobiliteit en stelt de vervoerders in staat om maatregelen voor duurzame mobiliteit uit te voeren. We agenderen uitdagingen en randvoorwaarden voor duurzame mobiliteit bij andere partijen zoals het Rijk en provincie Zuid-Holland. De individuele gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het uitvoeren van de maatregelen voor duurzame mobiliteit.

Opracht 1

Opracht 2

Opracht 3

Opracht 4

Opracht 5

Opracht 6

Welke resultaten willen we bereiken?

- Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO₂, stikstof en fijnstof.
- Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Effectbepaling van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke- en MRDH-maatregelen in relatie tot de Europese- en Nationale doelstelling 55% CO ₂ -reductie in 2030.	●	
Het delen van kennis (uit landelijke netwerken) over duurzame mobiliteit met de gemeenten via het bestuurlijk kernteam, het ambtelijk overleg duurzame mobiliteit en het digitale platform.	●	
Bestuurlijke betrokkenheid en ambassadeurschap organiseren via het bestuurlijk kernteam duurzame mobiliteit en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.	●	
Inspiratie en advisering over duurzame mobiliteit door de denktank duurzame mobiliteit;	●	
Voortgang van de instroom van de emissievrije bussen in de concessies monitoren. In 2024 verwachten we een instroom van 100 emissievrije bussen.	●	In 2024 zijn 172 bussen van de in totaal ca 535 bussen elektrisch aangedreven. Deze rijden bij EBS, RET en HTM. De instroom van de 3e tranche van Zero Emissie (ZE) bussen van de RET is vertraagd (juni 2027) waardoor er in 2024 ca. 50 bussen minder instromen. Daardoor ontstaan in de loop van 2025 problemen rond de inzetbaarheid van een deel van de dieselvloot (betrouwbaarheid 27 stuks, 16 jaar oude dieselbussen). De RET lost dit op door versneld 27 ZE bussen te bestellen die in het 4e kwartaal 2025 beschikbaar zijn. Voor de restantopgave hebben we in overleg met de RET afspraken gemaakt over aantallen en instroomdata ZE bussen.
Mogelijk vervolg van het onderzoek naar het terugwinnen van remenergie.	●	Op het gebied van energietransitie lopen meerdere initiatieven bij de RET. De vervolgstudie remenergie is door de schaarse personeelscapaciteit bij de RET naar achteren geschoven. De prioriteit van de RET is nu gericht op een 'pilot energiebank' dat als doel heeft het gebruik van het reguliere stroomnet te verminderen en te voorkomen dat dit netwerk uitgebreid moet worden.
In het kader van het programma duurzame mobiliteit monitoren we jaarlijks de reductie van CO ₂ , stikstof en fijnstof. Het regionaal maatregelenpakket is primair gericht op de reductie van CO ₂ .	●	

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Deelmobiliteit in de regio

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het verder vormgeven van de (kennis)makelaarsrol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.	●	
Verbinding leggen met landelijk programma deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) voor harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.	●	
Nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit voor de harmonisatie van beleid en eisen deelmobiliteit.	●	
Organiseren regionaal overleg deelmobiliteit, MaaS en Hubs (4x per jaar).	●	
Toewerken naar een nationale kennisbank deelmobiliteit.	●	

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Zuid-Holland Bereikbaar opdracht geven om mobiliteitsmanagement in de regio nader uit te werken en uit te voeren.	●	We zijn opdrachtgever van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, ProRail B.V., provincie Zuid-Holland, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Het gezamenlijke programma Zuid-Holland Bereikbaar heeft als doel de bereikbaarheid te borgen (acceptabele hinder) en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland. In het jaarplan 2024 heeft ZHB voor de MRDH een aanvullend budget opgenomen van € 177.126 dat wordt ingevuld door middel van een maatwerkopdracht op het gebied van mobiliteitsmanagement in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. De maatwerkopdracht is aan ZHB verstrekt. ZHB gaat hiervoor fietsprobeerpoools uitvoeren. ZHB kan de opdracht echter niet meer geheel in 2024 uitvoeren.
Samenwerken met de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar bij het realiseren van duurzame gedragsveranderingen, hetgeen mede bijdraagt aan de klimaatdoelen.	●	
Actief deelnemen aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement en Logistiek en de gebiedsteams in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.	●	

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

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het vergroten van de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt.	●	<p>De OV-bedrijven geven aan dat het met de instroom van nieuw personeel en het tegengaan van uitstroom beter gaat. Als gevolg daarvan schalen de OV-bedrijven op zodra dit kan. Echter de personeelstekorten (chauffeurs/bestuurders en onderhoudspersoneel) zorgen er nog steeds voor dat de vervoerscapaciteit kleiner is dan gepland en gewenst.</p> <p>Wij verrekenen met de OV-bedrijven per 1 januari 2024 de dienstregelingskilometers die de OV-bedrijven wel gesubsidieerd hebben gekregen, maar die ze als gevolg van de personeelstekorten niet gereden hebben.</p> <p>Daarnaast hebben we met de vervoerders een onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkelingen op de OV-arbeidsmarkt, om te zien welke mogelijkheden er liggen om de personeelsschaarste in de sector meer structureel tegen te gaan.</p>
We onderzoeken samen met gemeenten de mogelijkheden van de combinatie van OV, maatwerkvervoer, WMO, last mile-activiteiten en deeldiensten.	●	<p>In 2024 zijn we met gemeenten en interne medewerkers aan de slag met het opstellen van een plan van aanpak voor het uitvoeren van het onderzoek naar de raakvlakken en kansen van de combinatie openbaar vervoer, Wmo, maatwerkvervoer, last mile activiteiten en deeldiensten.</p> <p>Dit thema hangt nauw samen met de Mobiliteitsvisie waaraan gewerkt wordt en de evaluatie van de beleidslijn Maatwerkvervoer Mmmove, die ook dit najaar wordt opgepakt.</p>
Voortzetten van de samenwerking tussen vervoerders en MRDH in de InnOVatieroute met praktische innovatie voor reizigers.	●	

Opracht 1

Opracht 2

Opracht 3

Opracht 4

Opracht 5

Opracht 6

Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

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

Regionaal Basisnetwerk fiets

Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km fietspad. Op basis van het regionale basisnetwerk fiets kunnen gemeenten de komende jaren subsidie tot maximaal 50% subsidie aanvragen om fietspaden in het netwerk te verbeteren. Daarbij maken we de koppeling met het programma verkeersveiligheid en gaat het om verbeteringen die de kwaliteit en de verkeersveiligheid verhogen. De MRDH verleent subsidie voor verbeteringen op het regionale basisnetwerk fiets op basis van de samen afgesproken inhoudelijke randvoorwaarden. Daarnaast is de MRDH kennismakelaar. Wegbeheerders voeren de verbeteringen aan de fietspaden uit.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.	●	
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico-gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.	●	
Periodieke terugkoppeling van de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.	●	
Afronden van de pilots optimalisering Verkeershandhaving.	●	
Monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.	●	
Met partners ontwikkelen en uitvoeren van meer gedragscampagnes onder meer gericht op jongeren en risicogedragingen.	●	

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Programma Knooppunten

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

OV-concessies, onderdeel assets

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Het actualiseren van de beheersvisie van de MRDH.	●	
Het beoordelen van het beheerplan Rail assets (vloot en infrastructuur) van de MRDH.	●	
Eerste stallingsmogelijkheden in verbouwde remise Harstenhoekplein mogelijk, totaal gereed in 2025.	●	
Doorlopen planologische procedures remise GAVI-terrein.	●	

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

3.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1			
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer bedragen in euro's	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2024 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-2
Lasten			
Beleid en programmering			
Verkeer	7.162.280	6.462.280	-700.000
Openbaar vervoer	4.586.868	4.586.868	0
Subsidie CROW Kp-VV	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	12.649.148	11.949.148	-700.000
Exploitatie openbaar vervoer			
Concessies	577.857.787	568.045.122	-9.812.665
Beheer en onderhoud infra	9.380.555	6.851.252	-2.529.303
Subtotaal Exploitatie OV	587.238.342	574.896.374	-12.341.968
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	3.592.904	3.592.904	0
Subtotaal Apparaatslasten	3.592.904	3.592.904	0
Financiering			
Rente	16.556.168	15.034.585	-1.521.583
Subtotaal Financiering	16.556.168	15.034.585	-1.521.583
Vennootschapsbelasting			
Heffing vennootschapsbelasting	375	375	0
Subtotaal Vennootschapsbelasting	375	375	0
Totaal lasten	620.036.937	605.473.386	-14.563.551
Baten			
Onttrekking fonds BDU	492.585.088	479.399.164	-13.185.924
Rente	16.556.168	15.034.585	-1.521.583
Marktconformiteits-opslag	6.996.834	6.388.287	-608.547
Overige inkomsten	109.898.847	110.651.350	752.503
Totaal baten	626.036.937	611.473.386	-14.563.551
Saldo van baten en lasten	6.000.000	6.000.000	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-6.000.000	-6.000.000	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Verkeer

De begroting wordt verlaagd met € 0,7 miljoen op basis van de huidige inschattingen voor nog uit te besteden werkzaamheden in 2024.

Openbaar vervoer

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Subsidie CROW-KpVV

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Exploitatie openbaar vervoer

Concessies

De daling van de lasten met € 9,8 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Concessies	Mutatie lasten €
Concessie Rail Rotterdam:	
• De RET heeft ervoor gekozen o.b.v. bezuinigen in 2023 en de 27,5% regeling een aanvullende aanvraag in te dienen. Begin 2024 was nog de verwachting dat deze bijdrage na 2024 in delen zou worden gevraagd. Aangezien dit nu in een keer gebeurd leidt dit tot hogere lasten in 2024 en dalende lasten in de jaren na 2024.	+ 10,9 miljoen
• Aan de kant van assets leidt de vaststelling van de verlening van 2023 tot extra lasten in 2024.	+ 2,3 miljoen
Concessie Rail Haaglanden:	
• De HTM heeft ervoor gekozen o.b.v. bezuinigen in 2023 en de 27,5% regeling geen aanvullende aanvraag in te dienen in 2024, waarvoor in 2024 wel een reservering was opgenomen. Deze schuift door naar 2025.	- 3,8 miljoen
Van de reservering in 2024 voor de bestedingen van het instandhoudingsgedeelte van de Bikker-gelden van € 33,4 miljoen zal naar verwachting € 23,6 miljoen worden besteed in 2024. Het deel dat doorschuift (€ 9,8 miljoen) naar latere jaren heeft te maken met het deel van de bestedingen voor de zes extra trams die niet in 2024 zullen plaatsvinden.	- 9,8 miljoen
Bij de vaststelling van het transitieprogramma is de bijdrage voor lokaal maatwerkvervoer vanuit de stimuleringsmaatregelen komen te vervallen (€ 3,6 miljoen). Daarnaast schuift een deel van de lasten van de lopende stimuleringsmaatregelen door naar latere jaren (€ 4,4 miljoen).	- 8,0 miljoen
Van de reservering voor indexatieverschillen van € 2 miljoen wordt € 1,2 miljoen doorgeschoven naar 2025. Het restant is in 2024 ingezet om het verschil tussen de definitieve OV index en de BDU index op te vangen	- 1,2 miljoen
Diverse kleine mutaties.	- 0,2 miljoen
Totaal	- 9,8 miljoen

Beheer en onderhoud infra

De verlaging van de lasten met € 2,5 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Beheer en onderhoud infra	Mutatie lasten €
De kosten voor assets in eigen beheer vallen lager uit.	- 0,6 miljoen
Het DRIS-budget voor 2024 schuift door naar 2025.	- 1,9 miljoen
Totaal	- 2,5 miljoen

Apparaatslasten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Financiering

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

Vennootschapsbelasting

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Rente en Marktconformiteitsopslag

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

Overige inkomsten

De verhoging van de overige inkomsten met € 0,7 miljoen wordt voor € 0,6 miljoen veroorzaakt door de hogere verwachte rentebaten op de liquide middelen en voor € 0,1 miljoen worden bijdragen van andere decentrale overheden aan opdrachten waarvoor de MRDH penvoerder is ter begroting gebracht.

3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Viersporigheid Emplacement: Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland invulling geven aan de rol van opdrachtgever. Op basis van voortgangsrapportages plantoetsing om te waarborgen dat de middelen van de MRDH doelmatig worden besteed.	●	ProRail werkt in opdracht van IenW, PZH en MRDH aan de uitvoering van de Viersporigheid Schiedam als onderdeel van het PHS-project Rijswijk – Delft Zuid. Initieel was de oplevering hiervan voorzien in december 2024, maar afgelopen zomer is er een vertraging opgelopen bij de realisatie. De oplevering schuift meerdere maanden naar achteren, onzeker nog hoeveel precies. ProRail is momenteel bezig met het actualiseren van de uitvoeringsplanning. NS onderzoekt gelijktijdig wanneer de treinfrequenties opgehoogd kunnen worden nu de oplevering vertraagd is. Inzake de subsidie van de MRDH heeft ProRail gevraagd naar aanpassing van het kasritme. Eind 2024 verstrekt de MRDH een projectsubsidie voor de afgesproken indexatie over 2024.
No Regret Binckhorst: het realiseren van een No Regret-pakket aan maatregelen in het CID-gebied op het gebied van fiets, hubs en OV-doorstroming	●	
Fietsmaatregelen Westland: De wegbeheerders starten met de planuitwerking voor de drie Metropolitane fietsroutes en op basis van subsidieaanvragen van wegbeheerders verlenen wij subsidies	●	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voor de route Delft - Westland voeren de gemeenten Delft en Midden-Delfland een verdiepend onderzoek uit naar het afwaarderen van het autoverkeer om zo een fietsstraat te kunnen realiseren op een deel van het tracé. 2. We hebben een verdiepend onderzoek afgerond naar de route Den Haag HS - Westland. Gemeente Den Haag zoekt uit of de aanleg van deze Metropolitane Fietsroute ingepast kan worden met de afwaardering van de Melis Stokelaan naar 30km/u. We zijn bezig met de voorbereiding voor het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de beide routes. Het uitgangspunt is om - bij positieve uitkomst - de SOK voor de routes Delft – Westland en Den Haag HS - Westland in Q1 2025 te tekenen. 3. De verkenning naar de route Westland – Den Haag CS is in overleg met de gemeenten getemporeerd vanwege complexe inpassingsvraagstukken.

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Een realisatiebesluit nemen voor het project MOVV Metronet.	●	
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: opstarten Definitief Ontwerp perron verlening gekoppeld rijden lijn 4 (fase 1).	●	We werken aan een inpassingsvisie voor de besluitvorming bij de gemeente Den Haag. Indien er een positief besluit voor lijn 4 uitkomt, kan in 2025 gestart worden met een definitief ontwerp.
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: uitvoeren verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel.	●	Wij zijn met de HTM en RET een verkenning gestart. De oplevering hiervan is voorzien in de eerste helft van 2025.
Beoordelen van aanmeldingen voor het IPVa 2025 Kleine projecten in het kader van de Woningbouw versnellingsmaatregelen.	●	

OV-ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Op basis van de uitwerking HOV Ridderkerk subsidie verlenen aan de gemeente Ridderkerk met als doel het openbaar vervoer te versnellen.	●	
Op basis van rapportage bespreken van de voortgang van de Upgrade van het bus- en metrostation Spijkensise centrum.	●	De gemeente Nissewaard realiseert het project Busstation overeenkomstig de planning. De feestelijke opening heeft 12 september 2024 plaatsgevonden. Een klein deel van de werkzaamheden wordt vanwege particuliere bouwwerkzaamheden aan de rand van het busstation pas in 2028 gerealiseerd. De RET is nog niet gestart met project Metrostation. Dit project is vertraagd wegens restricties uit Flora en Fauna onderzoek. Start werkzaamheden is nu eerste helft 2025 gepland ipv medio 2024.

Opracht 1

Opracht 2

Opracht 3

Opracht 4

Opracht 5

Opracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Uitwerking Plan Toekomstvast Tramnet.	●	We hebben het programmaplan en een bestuursovereenkomst met de gemeente Rotterdam en RET opgesteld, deze zijn voor besluitvorming in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en het college van Rotterdam gereed. Besluitvorming hangt mede af van de besluitvorming over de zogeheten Bikker-middelen en de impact van de voorgenomen Rijkskorting op de BDU. De eerste fase van het toekomstplan voeren wij per 2025 in, waaronder routewijzigingen van tramlijnen 7 en 8 en andere lijnnummers voor het gehele tramnetwerk.
Realisatie HOV Maastunnel.	●	
Realisatie Knooppunt Zuidplein.	●	Het knooppunt metrostation Zuidplein schuiven we in overleg met de wegbeheerder door van 2023 naar 2024. Deadline voor het aanvragen van subsidie was 31 oktober 2024.

Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Verstrekken van subsidie op basis van een definitief ontwerp voor tracédelen uit de samenwerkingsovereenkomsten (SOK) MFR routes Zoetermeer - Rotterdam, Westland - Rotterdam, Delft - Rotterdam Alexander, Den Haag - Pijnacker, Westland - Delft, Westland - Den Haag HS, Westland - Den Haag CS en (Dordrecht) Ridderkerk - Rotterdam.	●	In 2024 hebben wij 70% subsidie verstrekt aan de provincie Zuid-Holland voor herinrichting van de Landscheiding. Dit tracédeel maakt deel uit van de Metropolitane Fietsroute(MFR) Zoetermeer - Rotterdam. Gemeenten hebben voor de overige routes in 2024 nog geen subsidie aangevraagd. De deadline voor het aanvragen van subsidie loopt af op 1 januari 2025. Dit geldt voor de routes Zoetermeer - Rotterdam, Westland - Rotterdam en Delft - Rotterdam Alexander, met uitzondering van complexe schakels.

Verbeterd OV-systeem

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Realisatie deelprogramma's 'Instream Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR).	●	Voor de realisatie van het gehele programma worden tekorten voorzien. Het programma wordt nu herijkt, met voorziene besluitvorming in het eerste kwartaal van 2025.
Start realisatie lijn 1 Delft en Rijswijk.	●	
Ingebruikname lijn 19 naar TU-wijk.	●	Het project heeft vertraging opgelopen en is geconfronteerd met meerwerk en verwerkte indexeringen. Het projectmanagement is aangepast en de projectcontrol geïntensiveerd. Het project is doorgelicht en alternatieve scenario's zijn gewogen. De BcVa heeft in september 2024 besloten het project volgens plan te realiseren en het AB te verzoeken om hiervoor aanvullende middelen ter beschikking te stellen. Voorzienne start dienstregeling is juni 2026.

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Regionaal basisnetwerk fiets

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Programma Knooppunten

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Doorstromingsprojecten uit OV-Ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
In het vervoersgebied van HTM en de RET uitvoering geven aan de realisatie van diverse kleinere versnellingsmaatregelen (afscheiding langs trambanen, optimaliseren van verkeerregelinstanties en halteverplaatsingen).	●	

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2			
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Begroting 2024	Begroting 2024	Begrotingswijzigingen
bedragen in euro's	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2024-2
Lasten			
Projectkosten Verkeer			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	17.680.585	13.969.123	-3.711.462
Fiets- en ketenmobiliteit	34.344.157	7.335.950	-27.008.207
Verkeersveiligheid	16.653.191	13.256.913	-3.396.278
Subtotaal Verkeer	68.677.933	34.561.985	-34.115.948
Projectkosten Openbaar vervoer			
Netwerk openbaar vervoer	111.926.640	81.009.072	-30.917.568
Subtotaal Openbaar vervoer	111.926.640	81.009.072	-30.917.568
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	1.529.600	1.529.600	0
Subtotaal Apparaatslasten	1.529.600	1.529.600	0
Totaal lasten	182.134.173	117.100.657	-65.033.516
Baten			
Onttrekking fonds BDU	180.188.398	111.637.678	-68.550.720
Overige inkomsten	1.945.775	5.462.979	3.517.204
Totaal baten	182.134.173	117.100.657	-65.033.516
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 3,7 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidie categorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 35 miljoen, d.w.z. € 8,75 miljoen per subsidie categorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,9 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting.	- 2,6 miljoen
Binnen het IPVa 2024 Kleine projecten is er voor € 1,1 miljoen aan projecten aangemeld binnen de subsidie categorie Verkeersmanagement en Wegenstructuur (VMWS). Momenteel is hiervan voor € 0,9 miljoen aan subsidies en opdrachten verleend. De verwachting is dat er van de resterende aanmeldingen nog € 0,1 miljoen aan subsidie verleend zal worden. Voor een groot deel volgen de bestedingen na 2024. Voor de begroting 2024 betekent dit per saldo verlaging van de jaarschijf IPVa 2024 VMWS Kleine Projecten met € 2,6 miljoen.	
Voor diverse lopende subsidiebeschikkingen binnen deze subsidie categorie zijn er de volgende mutaties binnen de jaarschijf 2024:	- 1,3 miljoen
<ul style="list-style-type: none">• € 1,1 miljoen schuift door naar volgende jaren (-)• € 0,3 miljoen vrijval vanwege lagere vaststellingen (-)• € 0,1 miljoen wordt naar voren gehaald uit latere jaren (+)	
Voor de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase van de Algeracorrridor wordt € 0,2 miljoen ter begroting gebracht in 2024. Voor het gehele project heeft de MRDH in de periode 2025-2029 € 13 miljoen opgenomen in de meerjarenbegroting. Een deel van dit budget wordt nu naar voren gehaald.	+ 0,2 miljoen
Totaal	- 3,7 miljoen

Fiets- en ketenmobiliteit

De lagere verwachte bestedingen van € 27,0 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
Realisatie van de metropolitane fietsroutes Westland - Delft, Westland - Den Haag HS via Honselersdijk en Westland - Den Haag CS via Monster start niet eerder dan in 2025. De laatstgenoemde route is on hold gezet vanwege complexe inpassingsvraagstukken. Voor de routes Westland - Delft en Den Haag HS - Westland is nog geen samenwerkings-overeenkomst (SOK) getekend. Voor deze routes is de verkenning op routeniveau in een eerder stadium afgerond, maar is het nodig om verdiepend onderzoek uit te voeren om de haalbaarheid en inpassing van complexe tracédelen verder uit te werken. Dit sluit aan bij de conclusie uit de evaluatie van het programma om in de verkenningsfase uitgebreider onderzoek te doen zodat er met meer zekerheid een SOK getekend kan worden. Bij positieve uitkomst van deze verdiepende onderzoeken en besluitvorming hierover per route is de verwachting dat deze SOK's in het 1e kwartaal van 2025 getekend kunnen worden. Na het tekenen van de SOK gaan wegbeheerders zelfstandig aan de slag met het verder uitwerken van tracédelen en is de MRDH (zoals in de verkenningsfase het geval is) geen procesmanager meer, maar subsidieverstrekker. In de begroting 2024 was voor deze routes nog rekening gehouden met een jaarschijf van € 10 miljoen. Dit budget schuift door naar latere jaren.	- 10,0 miljoen

Onderwerp	Mutatie lasten €
De realisatie van de metropolitane fietsroute Westland - Rotterdam start niet eerder dan 2025. Subsidieaanvragen worden voor einde van het jaar ingediend, met uitzondering van de benoemde complexe schakels. Voor deze route is een SOK getekend en geldt dat realisatie plaatsvindt voor 1 maart 2026. De tracédelen worden momenteel zelfstandig door gemeenten uitgewerkt en de realisatie volgt vanaf volgend jaar. De MRDH is subsidievertrekker. In de begroting 2024 was voor deze route nog rekening gehouden met een jaarschijf van € 6 miljoen. Dit budget schuift door naar latere jaren.	- 6,0 miljoen
De metropolitane fietsroute Rotterdam - Ridderkerk bevindt zich in de planstudiefase. Voor deze route is een SOK ondertekend en geldt dat realisatie plaatsvindt voor 1 maart 2028. Gemeenten werken momenteel zelfstandig aan de uitwerking van de route en zullen deze naar verwachting vanaf 2026 gaan realiseren. De MRDH is subsidieverstrekker. In de begroting 2024 was voor deze route nog rekening gehouden met een jaarschijf van € 1 miljoen. Dit budget schuift door naar latere jaren.	- 1,0 miljoen
Als onderdeel van de metropolitane fietsroute Zoetermeer - Rotterdam Centrum, is aan de provincie Zuid-Holland subsidie verstrekt voor het verbreden en overlagen van een deel van het fietspad aan de Landscheiding parallel aan de N471c. De bestedingen voor 2024 worden geschat op € 0,1 miljoen. Een deel van het totaal beschikbare budget wordt naar voren gehaald.	+ 0,1 miljoen
In 2024 werken we samen met gemeente Westland, gemeente Den Haag en de provincie Zuid-Holland een maatregelenpakket Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland uit. In 2025 nemen we hier naar verwachting een besluit over. In de begroting 2024 was nog rekening gehouden met € 1 miljoen aan projectkosten. Dit budget schuift nu door naar komende jaren.	- 1,0 miljoen
Het project Aansluiting Entreegebied op station Zoetermeer (maatregel binnen Korte Termijn Aanpak MoVe) is nog niet gestart. Het huidige inzicht vanuit de gemeente Zoetermeer is dat dit op zijn vroegst in 2025 maar wellicht pas 2026 zal zijn. Momenteel wordt nog onderzocht of de Nelson Mandelabrug voor de lange termijn als onderdeel van de OV-knoop in stand kan worden gehouden. In de tweede plaats heeft voor de woonprogrammering een herziening van het plan Entreegebied plaatsgevonden. Deze herziening is in Q3-2024 door de gemeenteraad van Zoetermeer bekrachtigd. Dit leidt tot een nieuwe ontwikkelvisie en nieuwe uitgangspunten die ook effect hebben op het integrale ontwerp van de OV-knoop en de daaraan gekoppelde voorzieningen. De bestedingen waarmee in de begroting 2024 nog rekening was gehouden op basis van de planning in de subsidieaanvraag van de gemeente schuiven daarmee door naar latere jaren.	- 1,7 miljoen
De uitvoering door de gemeente Capelle aan den IJssel van twee maatregelen voor de Korte Termijn Aanpak Algeracorridor is vertraagd. Voor de Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug geeft de gemeente aan dat de voorbereidingen in volle gang zijn maar dat vanwege het stormseizoen de afronding pas in het derde kwartaal van 2025 kan plaatsvinden. Voor de snelfietsroute Algerabrug - Capelle Rivium - Rotterdam geldt dat dit project op zijn vroegst voorjaar 2025 kan starten. Deze fietsroute ligt volledig op een primaire waterkering. Uit oogpunt van waterveiligheid is het niet toegestaan om van 1 oktober tot en met 1 april op een dergelijke waterkering civieltechnische of bouwkundige werkzaamheden uit te voeren. Ook heeft de gemeente in de voorbereidingstijd te weinig rekening gehouden met het feit dat het tracé van de fietsroute loopt over gronden die ecologisch, cultuurhistorisch en natuurhistorisch van grote waarde zijn. De uitvoering start niet eerder dan in 2025 en is afhankelijk van nog te doorlopen procedures. De bestedingen waarmee in de begroting 2024 voor deze projecten nog rekening was gehouden schuiven door naar latere jaren.	- 1,4 miljoen
Binnen deze subsidie categorie was voor 2024 nog een budget van € 2,4 miljoen beschikbaar voor stimulering ketenmobiliteit OV, als onderdeel van het Transitieprogramma OV en Corona. De bestuurscommissie heeft op 5 juni 2024 besloten over de financiële afronding van het Transitieprogramma OV en Corona. Het resterende budget voor stimulering ketenmobiliteit OV van in totaal € 8,4 miljoen in het IPVa is toen niet gewijzigd. Omdat er in 2024 geen subsidies zijn aangevraagd schuift de jaarschijf 2024 van € 2,4 miljoen door naar latere jaren. Bij de eerstvolgende herijking van het IPVa 2025 kan een nadere invulling aan dit budget worden gegeven.	- 2,4 miljoen

Onderwerp	Mutatie lasten €
<p>In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidie categorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 35 miljoen, d.w.z. € 8,75 miljoen per subsidie categorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,9 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting.</p> <p>Binnen het IPVa 2024 Kleine projecten is er voor € 14,8 miljoen aan projecten aangemeld binnen de subsidie categorie Fiets- en ketenmobiliteit (FKM). Momenteel is hiervan voor € 0,3 miljoen aan subsidies verleend. De verwachting is dat er van de resterende aanmeldingen nog € 5,5 miljoen aan subsidie verleend zal worden. Voor een groot deel volgen de bestedingen na 2024. Voor de begroting 2024 betekent dit per saldo verlaging van de jaarschijf IPVa 2024 FKM Kleine Projecten met € 1,5 miljoen.</p>	- 1,5 miljoen
<p>Voor diverse lopende subsidiebeschikkingen binnen deze subsidie categorie zijn er de volgende mutaties binnen de jaarschijf 2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> • € 1,4 miljoen vrijval vanwege lagere vaststellingen of intrekkingen (-) • € 0,2 miljoen vrijval vanwege reeds verantwoord in 2023 (-) • € 1,3 miljoen schuift door naar volgende jaren (-) • € 0,8 miljoen wordt naar voren gehaald uit latere jaren (+) 	- 2,1 miljoen
Totaal	- 27,0 miljoen

Verkeersveiligheid

De lagere verwachte bestedingen van € 3,4 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
<p>Voor de nog lopende projecten in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen worden de budgetten voor 2024 bijgesteld op basis van verwachte projectvoortgang 2024. Voor 2024 betekent dit een verlaging van het budget met € 1,6 miljoen. Het budget schuift door naar volgende jaren.</p>	- 0,8 miljoen
<p>In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidie categorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 35 miljoen, d.w.z. € 8,75 miljoen per subsidie categorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,9 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting.</p> <p>Binnen het IPVa 2024 Kleine projecten is er voor € 18,4 miljoen aan projecten aangemeld binnen de subsidie categorie Verkeersveiligheid (VV). Momenteel is hiervan voor € 1,5 miljoen aan subsidies verleend. De verwachting is dat er van de resterende aanmeldingen nog € 4,6 miljoen aan subsidie verleend zal worden. Voor een groot deel volgen de bestedingen na 2024. Voor de begroting 2024 betekent dit per saldo verlaging van de jaarschijf IPVa 2024 VV Kleine Projecten met € 0,3 miljoen.</p>	- 0,3 miljoen
<p>Voor diverse lopende subsidiebeschikkingen binnen deze subsidie categorie zijn er de volgende mutaties binnen de jaarschijf 2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> • € 0,5 miljoen vrijval vanwege lagere vaststellingen of intrekkingen (-) • € 0,4 miljoen vrijval vanwege reeds verantwoord in 2023 (-) • € 2,3 miljoen schuift door naar volgende jaren (-) • € 0,9 miljoen wordt naar voren gehaald uit latere jaren (+) 	- 2,3 miljoen
Totaal	- 3,4 miljoen

Netwerk openbaar vervoer

De lagere verwachte bestedingen van € 30,9 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
Voor een paar projecten schuift de realisatie in tijd naar achter, waardoor de lasten uit 2024 terecht komen in 2025. Het gaat om programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio (INTHR) voor € 12,3 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat er minder aanvragen van gemeente Den Haag zijn ontvangen dan voorzien en vertraging is in de uitvoering. Daarnaast schuiven de projecten R-net: Upgrade 6 buslijnen (€ 1,5 miljoen), no regret CID-Binckhorst (€ 2,4 miljoen) viersporigheid Schiedam (1,2 miljoen), Metrostation Nissewaard (€ 2,6 miljoen), Hoekse Lijn (€ 1,3 miljoen), Versnellingsmaatregelen (€ 1,2 miljoen) en R-net Ridderkerk Rotterdam (€ 4 miljoen), Optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail - deelproject tractie (€ 0,5 miljoen), HOV Maastunnel (€ 0,4 miljoen), RET energiebank (€ 0,2 miljoen) naar achter.	- 27,6 miljoen
De verwachte studiekosten van de projecten Oude lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en Knooppunten (€ 1,5 miljoen), Bereikbaarheid CID-Binckhorst (€ 8,3 miljoen incl. € 6,3 miljoen aan Rijksbijdrage) en Stadsbrug Rotterdam (€ 0,9 miljoen) zijn geactualiseerd en leiden tot minder lasten in 2024. De afnemende lasten komen enerzijds door vertraging binnen de studies. Anderzijds is de verdeling van de studiekosten binnen de projecten nog niet bij alle projecten vastgelegd of vindt de verrekening van de studiekosten achteraf plaats, waardoor bijvoorbeeld de Rijksbijdrage voor CID-Binckhorst niet in 2024 via de MRDH loopt, maar een jaar later. De reserveringen voor de studiekosten komen ten laste van het totale beschikbare budget voor deze projecten, dus het betreft een verschuiving in tijd en geen vrijval van beschikbare middelen.	- 10,7 miljoen
Voor lijn 19 is 2024 besloten door de BcVa om extra budget beschikbaar te stellen. Het besluit leidt tot hogere lasten in 2024.	+ 11,4 miljoen
Voor kleine OV-projecten binnen het programma kleine projecten wordt in 2024 minder realisatie verwacht.	- 1,7 miljoen
Vrijval op lopende projecten	- 1,7 miljoen
Diverse kleine mutaties	- 0,6 miljoen
Totaal	- € 30,9 miljoen

Apparaatslasten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Overige inkomsten

De verhoging van de overige inkomsten met € 3,5 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

- opname verwachte rentebaten. 80% van de rentebaten wordt verantwoord binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en 20% binnen dit programma (Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer). De overige inkomsten worden verhoogd met € 3,7 miljoen (20% van € 18,3 miljoen);
- bijstelling jaarschijf specifieke uitkering in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. De verwachte realisatie van dit rijksbudget is gekoppeld aan de verwachte voortgang van deze projecten. De overige inkomsten worden verlaagd met € 0,3 miljoen.
- en voor € 0,1 miljoen worden bijdragen van andere overheden aan opdrachten waarvoor de MRDH penvoerder is ter begroting gebracht.

3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

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

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

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

Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren

Algemeen

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

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

Campusprogramma

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.
- Jaarlijks nemen minimaal 1.000 studenten en 250 bedrijven per jaar deel aan campus(innovatie) opdrachten en programma's.

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

- Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten.	●	De verwachting is dat de gemeenten dit jaar twee aanvragen voor een projectbijdrage voor de versterking van campussen zullen indienen waarover de bestuurscommissie een besluit kan nemen. Het ontwikkelen van projecten met meerdere stakeholders is een proces dat aanzienlijk veel tijd kost. Ook is gebleken dat projecten op dit onderwerp van voldoende omvang moeten zijn om impact te kunnen maken. Dat betekent dat hoewel er sprake is van minder aanvragen, er geen sprake zal zijn van onderuitputting op het programmabudget.
We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling.	●	
We stimuleren de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen deze campussen en wo-campussen in innovatie en kennisvalorisatietrajecten die bijdragen aan regionale transitieopgaven.	●	
We ondersteunen campussen in hun communicatie naar mkb-bedrijven met behulp van de ontwikkelde toolkit, die een kopverhaal over het campusnetwerk en kernverhalen per sector bevat, een corporate presentatie, feiten en cijfers, showcases en een folder.	●	

Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan minimaal vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo en/of hbo-campus.	●	De verwachting is dat de gemeenten dit jaar drie aanvragen voor een projectbijdrage voor LLO-projecten zullen indienen waarover de bestuurscommissie een besluit kan nemen. Net als voor de campusversterkingsprojecten geldt dat het ontwikkelen van projecten met meerdere stakeholders een proces is dat aanzienlijk veel tijd kost. Ook hier geldt dat projecten op dit onderwerp van voldoende omvang moeten zijn om impact te kunnen maken. Dat betekent dat hoewel er sprake is van minder aanvragen, er geen sprake zal zijn van onderuitputting op het programmabudget.
We gaan nieuwe samenwerkingen aan met regionale partijen gericht op werkenden, werkzoekenden en zij-instromers, die skills-opleidingen aanbieden, met ook aandacht voor diversiteit. Dit met als doel de impact van de LLO-projecten op de arbeidsmarkt te vergroten, evenals de regionale samenwerking op LLO-gebied.	●	

Versterken mkb

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Op basis van een in 2023 uitgevoerde behoefte-inventarisatie onder accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten wordt een bijbehorend uitvoeringsplan opgesteld. De activiteiten die in het uitvoeringsplan voor 2024 bepaald zijn gaan we in 2024 uitvoeren.	●	
We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.	●	

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We onderhouden een netwerk van accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten en we delen kennis over innovatieprogramma's, regelingen en best practices via twee tot drie sessies en/of via andere kanalen die uit de behoefte-inventarisatie van 2023 komen.	●	

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

In Region of the Future wordt samen met Yes!Delft oplossingen ontwikkeld voor regionale innovatievraagstukken. Startups ontwikkelen schaalbare, commercieel en technisch haalbare oplossingen. Gemeenten kunnen hier optreden als eerste klant, waardoor maatschappelijke opgaven direct worden gekoppeld aan de uitdagingen van individuele gemeenten. De nieuwe producten en diensten die dit oplevert zorgen voor stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei.

Daarnaast stimuleren we sectorale innovatieprogramma's en innovatieve programma's/projecten op economische toplocaties die ervoor zorgen dat bedrijven hun vernieuwende producten en diensten sneller ontwikkelen in testomgevingen ('fieldlabs'). Hierbij ligt de focus op het toepassen van innovatie bij het mkb. De MRDH stimuleert innovatie door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland financiering en schaalvergroting van programma's te organiseren waardoor deze meer maatschappelijke- en economische effecten opleveren.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties

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

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

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.	●	<p>We hebben drie projecten gefinancierd om bedrijventerreinen beter te benutten.</p> <p>Er zijn meer projecten in de regio nodig voor herontwikkeling van bedrijventerreinen, zodat de ruimtevraag naar kwalitatief goede bedrijfsruimte kan worden geacommodeerd. Het beter benutten is echter een proces van lange adem. De MRDH ondersteunt de gemeenten hierin door de oplevering van analyses van het feitelijk gebruik van bedrijventerreinen en een handreiking met daarin stappen en instrumenten voor projecten genoemd. Dit samen moet leiden tot inzicht bij gemeenten in welke delen van bedrijventerreinen zij kunnen inzetten met advies over de aanpak. Zodoende leidt dit tot projecten die gefinancierd kunnen worden via de bijdrageregeling.</p>
We stellen een lobbystrategie op voor de agendering en bekostiging van de opgave van revitalisering/beter benutten van bedrijventerreinen.	●	
We organiseren twee kennissessies op het gebied van verduurzaming kantoren.	●	
We voeren het programma Next Economy Bedrijventerreinen uit, inclusief projectfinanciering en kennisdeling.	●	

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3			
Economisch vestigingsklimaat	Begroting 2024	Begroting 2024	Begrotingswijzigingen
bedragen in euro's	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2024-2
Lasten			
Subtotaal programmakosten	3.116.851	3.374.501	257.650
Subtotaal InnovationQuarter	986.081	986.081	0
Subtotaal YES!Delft	500.000	500.000	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.094.239	1.094.239	0
Totaal lasten	5.697.171	5.954.821	257.650
Baten			
Inwonerbijdrage	5.657.171	5.696.171	39.000
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	40.000	40.000	0
Totaal baten	5.697.171	5.736.171	39.000
Saldo van baten en lasten	0	-218.650	-218.650
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	218.650	218.650
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote programmakosten stijgen met € 257.650. Dit is als volgt te verklaren:

- in 2024 is de bijdrage aan negen projecten op grond van de Bijdrageregeling lager vastgesteld, omdat er in de betreffende projecten minder projectkosten door de gemeenten waren gemaakt. Het vrijgevallen budget bedraagt in totaal € 218.650. Dit bedrag maakt deel uit van de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. Voorgesteld wordt om dit bedrag nu ter begroting te brengen en toe te voegen aan de programmakosten begroting 2024, zodat deze middelen opnieuw kunnen worden ingezet. De begrote programmakosten stijgen hierdoor met € 218.650;
- in 2024 is er sprake van lagere overheadkosten. De toelichting hiervoor is opgenomen in hoofdstuk 4.1. Dat betekent dat er € 39.000 minder dekking uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat nodig is ter dekking van deze overhead. Dit deel van de inwonerbijdrage wordt nu ingezet voor opdrachten en/of projecten binnen het programma. Het budget voor programmakosten neemt daarom toe met € 39.000.

Baten

Vanwege de lagere overheadkosten (zie hoofdstuk 4.1 Overhead) is er minder van de beschikbare inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat nodig voor dekking van deze overheadkosten. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Zodoende stijgt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met € 39.000.

Reserves

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met € 218.650. Het betreft het ter begroting brengen van vrije ruimte binnen deze reserve die in 2024 kan worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties. Zie ook de toelichting bij de lasten.

Hoofdstuk 4 Overhead

4.1 Overhead

Overhead bedragen in euro's	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2024 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-2
Lasten			
Personele overhead Va	3.773.018	3.773.018	0
Materiële overhead Va	2.546.960	2.390.960	-156.000
Totaal Overhead Va	6.319.978	6.163.978	-156.000
Personele overhead EV	984.872	984.872	0
Materiële overhead EV	636.740	597.740	-39.000
Totaal Overhead EV	1.621.612	1.582.612	-39.000
Totaal lasten overhead	7.941.590	7.746.590	-195.000

Dekkingsbronnen Overhead bedragen in euro's	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2024 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-2
Onttrekking fonds BDU	6.319.978	6.163.978	-156.000
Inwonerbijdrage EV	1.621.612	1.582.612	-39.000
Totaal dekkingsbronnen Overhead	7.941.590	7.746.590	-195.000
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote lasten van de Overhead dalen per saldo met € 195.000. Het betreft o.a. de volgende onderwerpen:

- de werkzaamheden op het gebied van doorontwikkeling naar verdere digitalisering van werkprocessen en (bijbehorende) systemen schuiven in de tijd. Dit zal plaatsvinden na de SharePoint-migratie. De begrote lasten zijn hierdoor lager.
- een aantal (kleinere) deelbudgetten laten een onderuitputting zien of dekken de deelbudgetten waarbij de lasten onverhoopt hoger uitvallen dan van te voren begroot.

Baten

De verlaging van het materiele overhead budget betekent een verlaging van de Dekkingsbronnen Overhead met € 195.000. De uitgaven worden conform de standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering voor 80% toegerekend aan de BDU-middelen (€ 156.000) en voor 20% aan de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat (€ 39.000).

Hoofdstuk 5 Paragrafen

5.1 Financiering

Financieringsfunctie bedragen in euro's	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2024 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-2
Lasten			
Rente OV-bedrijven	16.556.168	15.034.585	-1.521.583
Totaal	16.556.168	15.034.585	-1.521.583
Baten			
Rente OV-bedrijven	16.556.168	15.034.585	-1.521.583
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	6.996.834	6.388.287	-608.547
Totaal	23.553.002	21.422.872	-2.130.130
Saldo van baten en lasten	6.996.834	6.388.287	-608.547
Dotatie (-)/onttrekking risicoreserve financiering	-6.000.000	-6.000.000	0
Resultaat	996.834	388.287	-608.547

Toelichting financiële afwijkingen

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

Lasten

De financieringsbehoefte van de OV-bedrijven is lager dan vooraf gedacht voor 2024. Hierdoor dalen de begrote rentelasten met € 1,5 miljoen.

Baten

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

Reserve

Door een toevoeging van € 6,0 miljoen, verwerkt bij de 1e Bestuursrapportage 2024, is de Risicoreserve financieringen weer op een voldoende niveau gebracht. Zie voor een verdere toelichting paragraaf 5.2 Weerstandsvermogen en risico's.

5.2 Weerstandsvermogen en risico's

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2024-2028 gemiddeld € 40 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 36 miljoen.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar			
bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024	Begrotingswijzigingen
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2024-2
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.249.305.885	1.146.228.041	-103.077.844
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.408.721.574	1.408.721.574	0
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	915.669.023	915.669.023	0
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	333.636.862	230.559.018	-103.077.844
Weging risico	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	26.690.949	18.444.721	-8.246.228
Netto/gewogen risico (ondergrens € 36 miljoen)	36.000.000	36.000.000	0
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	30.000.000	30.000.000	0
In rekening gebrachte marktconformiteitsopslag per jaar	6.996.834	6.388.287	-608.547
Toevoeging opslag aan risicoreserve	6.000.000	6.000.000	0
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	996.834	388.287	-608.547

5.3 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringsen

Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan. Investeringsplannen maken integraal deel uit van de bestuurlijk vast te stellen begroting (swijzigingen).

Overige materiële vaste activa

Begin 2023 heeft de levering en plaatsing van nieuwe koffiemachines plaatsgevonden. De jaren daarvoor heeft de MRDH koffiemachines gehuurd. Er is besloten om, na afloop van de huurovereenkomst, nieuwe machines te kopen in plaats van te huren. Op de lange termijn is dit goedkoper.

Technologische vernieuwingen volgen elkaar in snel tempo op. Om er voor te zorgen dat de MRDH-organisatie op een goede, veilige, snelle en effectieve manier kan blijven werken, zijn investeringen op het gebied van ICT noodzakelijk. Deze investeringen zijn dit jaar gerealiseerd of staan gepland voor 2025. De totale kosten zijn geraamd op € 126.000.

In 2022 is het nieuwe huisvestingsconcept Nu en Toekomstig werken (NeT-werken) geïmplementeerd. Bij de inrichting is toen zorgvuldig gekeken naar het maximaal hergebruiken van bestaand meubilair. Hierdoor was de investering fors lager dan vooraf ingeschat. In enkele ruimtes is de levensduur van meubelstukken ten einde en is vervanging noodzakelijk. De investeringen staan gepland voor 2025 en is geraamd op € 45.000.

Investeringsen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, koffiemachines in 5 jaar en ICT (hardware) in 3 jaar.

Het investeringsbudget en de bijbehorende meerjarige kapitaallast (afschrijving) waren in de begroting 2024 als volgt opgenomen:

Investing	Investeringsbedrag	2023	2024	2025	2026	2027
Koffiemachines	30.000	30.000	-	-	-	-

Kapitaallast	2023	2024	2025	2026	2027
Koffiemachines	3.000	6.000	6.000	6.000	6.000

Kapitaallast	2023	2024	2025	2026	2027
Overige materiële vaste activa	70.161	70.161	70.161	70.161	52.134

De investering en kapitaallast wordt:

Investering	Investeringsbedrag	2023	2024	2025	2026	2027
ICT Middelen	126.000	-	81.000	45.000	-	-
Meubilair	45.000	-	-	45.000	-	-
Koffiemachines	30.000	30.000	-	-	-	-

Kapitaallast	2023	2024	2025	2026	2027
ICT Middelen	-	13.500	34.500	42.000	28.500
Meubilair	-	-	2.250	4.500	4.500
Koffiemachines	3.000	6.000	6.000	6.000	6.000

Kapitaallast	2023	2024	2025	2026	2027
Overige materiële vaste activa	70.161	70.161	70.161	70.161	47.862

5.4 Bedrijfsvoering

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

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

Planning

Op basis van de Roadmap 2024 volgt onderstaande planning voor 2024. De planning is iets aangepast ten opzichte van de op 5 juli 2024 vastgestelde eerste gewijzigde Begroting 2024.

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

Onderstaand een statusoverzicht van de bijbehorende openstaande actiepunten:

Informatiebeveiliging en privacy

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

Informatiebeheer

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

IT projecten

Onderwerp	Status
Migratie naar SharePoint.	In Q2-2024 hebben alle medewerkers van de MRDH-organisatie een SharePoint cursus gevolgd. De migratie naar SharePoint is gestart. De verwachting is dat de migratie in Q1-2025 is voltooid.
Live uitzenden vergaderingen.	Het inrichten van het live uitzenden in de Hans Horlingszaal van de MRDH is in Q2-2024 gestart en inmiddels voltooid. De Hans Horlingszaal is beschikbaar voor live uitzenden.

Hoofdstuk 6 Besluit

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

Besluit

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

Aldus besloten in de openbare vergadering van 6 december 2024 van het algemeen bestuur,

de secretaris,

de voorzitter,

Christel Mourik

Jan van Zanen

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

Omschrijving bedragen in euro's	Saldo jaarrekening 31-12-2023*	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024
Reserves				
Egalisatiereserve EV	5.421.548	0	218.650	5.202.898
Risicoreserve financieringen	30.000.000	6.000.000	0	36.000.000
Subtotaal reserves	35.421.548	6.000.000	218.650	41.202.898
Fondsen				
BDU	404.188.389	618.317.054	597.200.820	425.304.623
Subtotaal fondsen	404.188.389	618.317.054	597.200.820	425.304.623
Totaal algemeen	439.609.937	624.317.054	597.419.470	466.507.521

* inclusief resultaatbestemming

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

Voor de financiële afwikkeling van verleende projectbijdragen is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ingesteld. Toevoegingen of onttrekkingen worden weergegeven bij Programma 3 Economisch Vestigingsklimaat. In deze bestuursrapportage wordt een mutatie van € 218.650 voorgesteld.

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 3) en betreft de marktconformiteitsopslag die in rekening wordt gebracht bij de vervoerders. Deze opslag wordt toegevoegd aan de reserve totdat deze risico-reserve op voldoende niveau is. Ten opzichte van de Begroting MRDH 2024 is de geraamde toevoeging met € 6,0 miljoen gestegen. De stijging is in de 1e Bestuursrapportage MRDH 2024 verwerkt.

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2023) vermeerderd met de verkregen indexatie van 4,456%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 479.399.164);
- programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 111.637.678);
- overhead (€ 6.163.978)

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

Bijlage 2

Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

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

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

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

Incidentele baten en lasten bedragen in euro's	Begroting 2024	Begroting 2024	Begrotingswijzigingen
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2024-2
Incidentele lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	21.235.187	21.235.187	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.945.775	1.585.982	-359.793
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	218.650	218.650
Overhead	0	0	0
Totaal	23.180.962	23.039.819	-141.143
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	15.235.187	15.235.187	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.945.775	1.585.982	-359.793
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	218.650	218.650
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	17.180.962	17.039.819	-141.143
Saldo van incidentele baten en lasten	6.000.000	6.000.000	0

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

Project gefinancierd met	Begroting 2024	Begroting 2024	Begrotingswijzigingen
incidentele bijdragen	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2024-2
bedragen in euro's			
Incidentele baten			
Subsidie SOV-herijkingcompensatie	15.235.187	15.235.187	0
Totaal	15.235.187	15.235.187	0

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

Project gefinancierd met	Begroting 2024	Begroting 2024	Begrotingswijzigingen
incidentele bijdragen	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2024-2
bedragen in euro's			
Incidentele baten			
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	1.945.775	1.585.982	-359.793
Totaal	1.945.775	1.585.982	-359.793

Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. De vrijval die in 2024 is ontstaan vanwege lager vastgestelde projectbijdragen uit eerdere jaren kan op deze manier in 2024 opnieuw worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties.

Structureel begrotingssaldo

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

Presentatie van het structureel begrotingssaldo			
bedragen in euro's	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2024 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2024-2
Saldo baten en lasten	6.000.000	5.781.350	-218.650
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-6.000.000	-5.781.350	218.650
Begrotingssaldo na bestemming	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	6.000.000	6.000.000	0
Structureel begrotingssaldo	6.000.000	6.000.000	0

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

Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3001 AA Rotterdam

T 088 5445 100

E informatie@mrhd.nl

I www.mrdh.nl

Ontwerp

Zwart op Wit, Delft

Vastgesteld op 6 december 2024
door het algemeen bestuur MRDH.