



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

2e Bestuursrapportage Metropoolregio Rotterdam Den Haag

2023



Inhoud

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Samenvatting begrotingswijziging	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	25
3.2	Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	30
3.2.1	Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	30
3.2.2	Financiële afwijkingen	37
3.3	Programma Economisch Vestigingsklimaat	42
3.3.1	Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	42
3.3.2	Financiële afwijkingen	47
Hoofdstuk 4	Overhead en vennootschapsbelasting	48
4.1	Overhead	48
4.2	Vennootschapsbelasting	49
Hoofdstuk 5	Paragrafen	50
5.1	Weerstandsvermogen en risico's	50
5.2	Onderhoud kapitaalgoederen	50
5.3	Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer	52
Hoofdstuk 6	Besluit	55
Bijlage 1	Staat van reserves en fondsen	57
Bijlage 2	Overzicht baten en lasten per taakveld	59
Bijlage 3	Overzicht incidentele baten en lasten	61



Hoofdstuk 1 Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 2e Bestuursrapportage 2023 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio september 2023 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 7 juli 2023 vastgestelde eerste gewijzigde Begroting 2023. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de bij de 1e Bestuursrapportage 2023 aangepaste resultaten en activiteiten conform de nieuwe Strategische Agenda 2023-2026 weergegeven. Op 26 mei 2023 stelde het algemeen bestuur de Strategische Agenda van de MRDH vast.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 2e begrotingswijziging 2023 aan. In hoofdstuk 3 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een kleur gerapporteerd. Blauw betekent "Project loopt volgens begroting" en oranje "Project loopt niet volgens begroting". Mocht een activiteit niet volgens planning verlopen is dit toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de afwijkingen op het gebied van Overhead en vennootschapsbelasting toegelicht. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

In bijlage 1 is de staat van Reserves en Fondsen opgenomen, bijlage 2 geeft een overzicht van de baten en lasten per taakveld en in bijlage 3 zijn de incidentele baten en lasten weergegeven.

Hoofdstuk 2 Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2023 bedragen in euro's	Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2023 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2023-2
Lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	512.483.855	509.771.344	-2.712.511
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	156.354.286	92.483.682	-63.870.604
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.605.043	6.732.799	127.756
Overhead	7.347.199	7.097.199	-250.000
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	682.790.383	616.085.024	-66.705.359
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	515.764.423	513.051.912	-2.712.511
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	156.354.286	92.483.682	-63.870.604
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.355.592	5.405.592	50.000
Overhead	7.347.199	7.097.199	-250.000
Totaal	684.821.500	618.038.386	-66.783.114
Saldo van baten en lasten	2.031.117	1.953.361	-77.756
Toevoeging aan reserves	-3.280.568	-3.280.568	0
Onttrekking aan reserves	1.249.451	1.327.207	77.756
Resultaat	0	0	0

Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) daalt met € 66,7 miljoen, van € 682,8 miljoen naar € 616,1 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (daling van € 1,9 miljoen onderdeel Exploitatie openbaar vervoer) heeft te maken met enerzijds stijgende lasten door het toevoegen van de transitievergoeding regionale OV-concessies 2023 (TVOV) die bij het opstellen van de 1ste begrotingswijziging nog niet definitief was. Anderzijds dalen de lasten van de concessies omdat, mede door de beschikbare TVOV in 2023, minder beroep wordt gedaan op een aanvullende bijdrage voor 2023 om tot een nul rendement te komen. Verder was voor de railconcessies rekening gehouden met de vrijval uit vaststellingen van verleningen uit eerdere jaren die conform de concessie afspraken voor deze concessie beschikbaar blijven. Hier wordt in 2023 beperkt beroep opgedaan en schuift door naar 2024. Tevens zijn de verwachte lasten voor de stimuleringsmaatregelen uit het transitieplan lager in 2023 dan begroot en wordt de reservering voor beheer en onderhoud nieuw areaal doorgeschoven. In 2023 is geen sprake van het starten van beheer en onderhoud aan nieuw areaal.

Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is er daarnaast sprake van daling van het budget Beleid en programmering Verkeer van € 0,8 miljoen door onder meer lagere afrekening 2022 van de uitvoeringsorganisatie ROV Zuid-Holland en enige verschuiving van inhuurkrachten naar inzet door eigen medewerkers.

Voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (daling van € 63,9 miljoen) gaat het voornamelijk om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare budgetten voor grote projecten. Bij het programma instroom nieuwe trams regio Den Haag is, zowel vertraging in het aanvragen van subsidies als in de realisatie. Hierdoor dalen de verwachte lasten in 2023. Voor een aantal projecten schuift de realisatie in tijd naar achter, waardoor de lasten in 2023 lager worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de projecten CID-Binckhorst no-regret, Doorstromingsmaatregelen OV, 4-sporigheid Schiedam en de ontwikkeling Entreegebied Zoetermeer.

Voor het programma kleine projecten binnen het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) schuift de realisatie van veel lopende projecten binnen alle subsidie categorieën door van 2023 naar 2024. Zowel planningsoptimisme als de tijd die de gemeenten nodig hebben voor de verantwoording, liggen hieraan ten grondslag. Op meerdere subsidie categorieën was er sprake van vrijval. Onder meer doordat projectkosten al in 2023 waren verantwoord en door lagere vaststelling van projectsubsidies vanwege lagere projectkosten.

Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat stijgen de lasten met € 0,1 miljoen. Dit betreft voornamelijk het ter begroting brengen van de vrije ruimte binnen de Egalisatiereserve, zodat deze in 2023 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 2023 worden in hoofdstuk 3 (per programma), in hoofdstuk 4 (Overhead) en hoofdstuk 5 (paragrafen) nader toegelicht.

Saldo van baten en lasten tweede begrotingswijziging 2023

Het saldo van baten en lasten daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 0,1 miljoen. Er vindt een onttrekking plaats aan de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor € 0,1 miljoen. Per saldo resteert geen resultaat.

Hoofdstuk 3 Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de Begroting 2023 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is medio september 2023.

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 2023 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2023 vastgestelde Begroting 2023 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 vier opdrachten:

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

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

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

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

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- planuitwerking met als resultaat een projectbeslissing voor het MIRT-project; Bereikbaarheid CID-Binckhorst, het MIRT-project Stadsbrug, HOV en station Stadionpark en de regionale planstudie Algeracorridor.
- een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam;
- uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam en Westland;
- verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de MIRT verkenning Oude Lijn (voorheen Viersporigheid Leiden-Dordrecht) en Knooppunten;
- samen met partners invulling geven aan de herijking van het programma MoVe.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Programma MoVe herijken samen met betrokken partners.	●	
Voor MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst meewerken aan: <ul style="list-style-type: none"> • planuitwerking voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming; • een bestuursovereenkomst sluiten tussen de opdracht gevende partijen; • studie naar de lijnvoering in de omliggende gemeenten i.r.t. de nieuwe tramverbinding. 	●	
Voor MIRT-verkenning Stadsbrug, HOV en station Stadionpark (voorheen Oeververbinding & OV) meewerken aan: <ul style="list-style-type: none"> • de herziening van de omgevingsvisies, inclusief zienswijzeprocedure; • het opstellen en sluiten van de bestuursovereenkomst; • de voorbereiding ('kwartiermaken') en het opstarten van de planuitwerkingen voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een nieuwe oeververbinding en het treinstation Stadionpark; • de lange termijn studie HOV Maastunnel na de realisatie van de korte termijn maatregelen (zie ook OV ontwikkelprogramma regio Rotterdam). 	●	
In samenwerking met de gemeenten en provincie Zuid-Holland komen tot een planuitwerking van een hoogwaardige verbinding Leiden – Zoetermeer. Doel is een betrouwbare, snelle verbinding.	●	

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Voor de regionale planstudie Algeracorridor meewerken aan: <ul style="list-style-type: none"> • het opstellen en sluiten van de bestuursovereenkomst; • de voorbereiding ('kwartiermaken') en het opstarten van de planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor. Daarnaast onderzoeken we op verkenningen-niveau een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en de optimalisaties aan de bestaande fietsroute. 	●	
Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht en knopen, met onder meer de stations Laan van NOI en Schiedam Centrum. Toewerken naar een selectie van eerste kansrijke alternatieven richting eind 2024, met voorstel voorkeursalternatief eind 2025.	●	
Nader uitwerken van de OV-ontwikkel-strategie Zoetermeer-Rotterdam, in samenhang met de diverse andere onderdelen van het programma MOVV (Metropolitaan OV en Verstedelijking).	●	De MRDH participeert in het door de gemeenten georganiseerde proces. Het is nog niet bekend op welk moment de ontwikkelstrategie gereed is.
Verkenning afronden en opvolging geven aan een verbetering van het OV in relatie tot de economische (campus)ontwikkeling gerelateerd aan de gebiedsuitwerking Westland (Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland).	●	De verdiepende HOV-verkenning waaronder een Bus Rapid Transit-verbinding loopt, afronding voorzien april 2024.
Start pré verkenning middendeel ZuidWestlandcorridor (Den Haag).	●	
Verdiepende verkenning HOV Westland (zuidelijk deel ZuidWestlandcorridor).	●	De verdiepende HOV-verkenning waaronder een Bus Rapid Transit-verbinding loopt, afronding voorzien april 2024.
Starten met het herijken van de Gebiedsuitwerking Westland.	●	
Afronden van de verkenningen naar de Metropolitaane Fietsroutes (MFR) Naaldwijk - Delft, Naaldwijk - Den Haag HS en Naaldwijk - Den Haag CS met de keuze van een voorkeursracé en het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst (SOK).	●	De verkenningen voor deze routes zijn afgerond en het voorkeursracé is bepaald. Voor de route Naaldwijk-Den Haag CS is besloten deze te temporiseren in verband met complexiteit en kosten voor aanleg. Focus voor nu ligt op de overige twee routes waar bestuurlijke besluitvorming over route specifieke vraagstukken voorbereid wordt. Ondertekening van SOKs is daarom nog niet aan de orde in 2023.

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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Opstellen van de regionale fietsagenda en daaruit voortvloeiend uitvoeringsprogramma.	●	De regionale fietsagenda is in 2022 opgesteld. Tot op heden is er geen zicht op cofinanciering vanuit het Rijk waardoor er geen uitvoeringsprogramma is opgesteld.
Vorbereiden op het maken van jaarlijks afspraken met het Rijk over projecten die in aanmerking komen voor een financiële bijdrage.	●	
Lobby voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk vanuit het Rijk.	●	

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden

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

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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Onderzoek doen naar de bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden met Fiets en OV.	●	
Verkennen van de haalbaarheid van het concept van Groene OV-haltes.	●	
Opstellen van een kansenkaart Fiets Midden - Delfland.	●	

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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Ondersteuning bieden aan de Verstedelijkingsalliantie met focus op een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid. We ondersteunen, waar zinvol, onze partners bij het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.	●	
Dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde Verstedelijkingsalliantie aan gemeenten die vergelijkbare locaties (verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.	●	
Afronden van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn (adaptieve ontwikkelstrategie) in het kader van het gebiedsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) en starten van eventuele vervolgcacties.	●	Het eerste tussenresultaat voor de adaptieve ontwikkelstrategie auto, fiets en logistiek 2040 vormt het gezamenlijke vertrekpunt voor het opstellen van een integrale strategie voor OV, wegen en fiets. Hiervoor is een plan van aanpak in voorbereiding. De verwachting is dat de integrale strategie in 2025 gereed is.
Ondersteuning bieden aan gemeenten met overige verstedelijkingsopgaven vanuit de verantwoordelijkheden van de MRDH op het gebied van mobiliteit en economisch vestigingsklimaat.	●	
Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.	●	
Adviseren bij ruimtelijke tafels waar mobiliteit en verstedelijking onderwerp van gesprek is.	●	

Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

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

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Afronden verkenningfase en ondertekenen van SOK van routes Den Haag - Pijnacker, Naaldwijk - Delft, Naaldwijk - Den Haag HS, Naaldwijk - Den Haag CS en (Dordrecht) Ridderkerk – Rotterdam waarbij we maatwerkafspraken maken voor complexe schakels.	●	De verkenningfase van de route Den Haag-Pijnacker loopt nog. Voor deze route wordt in Q4 2023 opnieuw een variantenstudie uitgevoerd voor het tracédeel ter hoogte van een rijksmonument. In 2023 is een SOK daarom nog niet aan de orde. Voor de route Ridderkerk-Rotterdam is de verkenningfase afgerond en de SOK ondertekend. In Q4 2023 wordt een start gemaakt met de uitwerking van maatwerkafspraken. De overige routes zijn in opdracht 1 benoemd.
Planuitwerking route Westland – Rotterdam.	●	
Het opstellen van en uitvoering geven aan een communicatieplan 2023 voor verdere profilering, binnen en buiten het werkgebied, van het Metropolitane Fietsprogramma.	●	
Het ontwikkelen van een monitorings-methodiek rondom het gebruik van metropolitane fietsroutes mede in relatie tot benodigde investeringen.	●	
Invulling geven aan programmamanagement door het ondersteunen in de samenwerking tussen gemeenten en wegbeheerders tijdens de planuitwerkingsfase (door monitoren voortgang en borgen van kwaliteit).	●	
Uitvoeren van de evaluatie van het programma metropolitane fietsroutes.	●	

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. 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.

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Verder werken aan de zes projecten op het gebied van innovatie en nieuwe technologie: 1. Afronding AVL M programma; 2. Pilot iVRi in relatie tot de tram; 3. Deelnemen aan summalab, xcarcity; 4. Praktische innovaties voor reizigers uit de Innovatieroute; 5. Proef bij Station Zoetermeer ter vervanging van een buslijn; 6. Probeeracties vanuit de gebiedsaanpakken of duurzame mobiliteit.	●	
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.	●	
Met het regionaal data team invulling geven aan de BO-Mirt afspraken voor digitalisering overheden om voor 2023 90% van de data op orde te hebben.	●	
Verbeteren van de beschikbaarheid van informatie over bereikbaarheid, door data-items landelijk gestructureerd in te winnen en te bewerken.	●	
Starten met het fietsvriendelijk inregelen van verkeerslichten, iVRi en nood en hulpdiensten, validatieproject OV en iVRi samen met Delft en HTM.	●	
Monitoring op de effecten van smart mobility en delen van de geleerde lessen met de regio.	●	
Vervolgstappen nemen op basis van de evaluatie van het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM).	●	

Programma Duurzame Mobiliteit

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

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;
- in het kader van het programma duurzame mobiliteit monitoren we jaarlijks de reductie van CO₂, stikstof en fijnstof.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Programmamanagement voeren ten behoeve van het doorontwikkelen en uitvoeren van het regionaal programma duurzame mobiliteit.	●	
Effectbepaling doen van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke en MRDH maatregelen i.r.t. de Europese en nationale doelstelling van 55% CO ₂ -reductie in 2030.	●	
Monitoren van de effecten van de maatregelen op de reductie CO ₂ , fijnstof en stikstof.	●	
Voortgang van de instroom van de emissievrije bussen in de concessies monitoren. In 2023 verwachten we geen nieuwe instroom van emissievrije bussen, wel in de jaren hierna.	●	
Het onderzoek naar terugwinnen remenergie is afgerond en krijgt een vervolg in 2024.	●	
Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit. Daarnaast inspanssen voor bewust en duurzaam reizen van de medewerkers van de eigen organisatie.	●	
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.	●	
Inspiratie en advisering door de denktank duurzame mobiliteit.	●	

Deelmobiliteit in de regio

We onderzoeken de potentie van deelmobiliteit in regionaal verband en in relatie tot de OV-concessies. We maken de koppeling met andere thema's zoals ketenmobiliteit, verstedelijking en actieve, duurzame mobiliteit. We bieden de individuele gemeenten (als wegbeheerder) en andere partijen (grondeigenaren) de juiste 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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
In 2023 wordt gestart met het opstellen van een gemeenschappelijk beeld deelmobiliteit.	●	
Het verder vormgeven van de (kennis)makelaars rol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.	●	
Verbinding leggen met landelijk programma deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) ten behoeve van harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.	●	

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit ten behoeve van harmonisatie beleid en eisen deelmobiliteit.	●	
Toewerken naar nationale kennisbank deelmobiliteit.	●	
Evalueren van de proef met besloten deelfietsen bij Dutch Innovation Factory Zoetermeer.	●	

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland bereikbaar

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave van het wegennet waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.	●	
Actief deelnemen aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement, Logistiek en de gebiedsteams (gebiedsgerichte aanpak) in het MRDH-gebied.	●	

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

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- 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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Uitvoeren van het concessie-management met daarbij bijzondere aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis en de uitrol van de maatregelen, zoals die zijn opgenomen in het Transitieprogramma OV en corona.	●	
Een tevreden reiziger met een klantenwaardering van gemiddeld een ruime voldoende.	●	
Beperkte rituitval (< 1%).	●	Ondanks de afgeschaalde dienstregelingen wordt de norm niet altijd voor alle concessies gehaald. De hoogte van de uitval varieert per periode en per concessie. De stakingen in het streekvervoer begin 2023 hebben gezorgd voor een hogere rituitval. Ondanks dat vervoerbedrijven hard werken aan het werven en opleiden van nieuw personeel, blijft personeelstekort een belangrijke oorzaak van rituitval. Dit is een gevolg van de krapte op de arbeidsmarkt.
Een solide partnerschap met onze vervoerders op te bouwen om de gezamenlijke uitdagingen het hoofd te bieden.	●	
Innovaties stimuleren (Innovatieroute) op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.	●	

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).

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

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 daaruit voortvloeiende uitvoeringagenda.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Met het geactualiseerde netwerk kunnen gemeenten/wegbeheerders verder uitvoering geven aan de kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk en de fiets verder prioriteit geven als gezond en duurzaam alternatief voor de auto. Gemeenten kunnen voorstellen indienen voor het IPVa voor 50% subsidie.	●	
Opzetten van een programma voor fietsstimulering samen met gemeenten en Zuid-Holland bereikbaar.	●	

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

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 onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Uitvoeren programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.	●	
De uitvoering van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 omvat een aantal doorlopende activiteiten: <ul style="list-style-type: none">• monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025;• periodieke terugkoppeling t.a.v. de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de BcVa.	●	
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid	●	
Coördinatie van de uitvoering van het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025, het voortzetten van verkeerseducatie en gedragscampagnes in de metropoolregio vanuit de aanpak "Maak een punt van nul".	●	
Samen met provincie Zuid-Holland regievoeren op het ROV Zuid-Holland bij het uitvoeren van het Meerjarenprogramma ROV 2022-2024. In dit programma wordt de nadruk gelegd op de integrale aanpak door samenhang tussen infrastructurele maatregelen, handhaving en gedragsbeïnvloeding. De rol van ROV-ZH richt zich op kennisontwikkeling en faciliteren van nieuwe gedragsprogramma's.	●	
Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.	●	

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Actief deelnemen aan de werkgroep Programmering en Verkeersmanagement van Zuid-Holland Bereikbaar.	●	
Uitvoeren knelpuntenanalyse metropolitaan wegennet over het jaar 2022 en deze toetsen aan de eisen van de SA. Met de uitkomsten van deze knelpuntenanalyse zal, in overleg met de wegbeheerders, gekeken worden of er wegen zijn waar maatregelen / (vervolg)onderzoeken noodzakelijk zijn.	●	
Zorgen voor overzicht van de betrouwbaarheid en reistijd op het metropolitaan netwerk. Nader inzicht in oorzaak en mogelijke maatregelen op wegen die niet voldoen aan de netwerkeisen.	●	
Reactie geven op Tracébesluit A4 Haaglanden-N14 en ondersteunen bij het realiseren van de meekoppelkansen waaronder de fietsroute boven de N14.	●	Het ministerie van IenW heeft in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds het project A4 Haaglanden – N14 op pauze gezet. Vanwege het tekort aan stikstofruimte, (personele) capaciteit en financiële middelen verschuift het Rijk middelen van aanlegprojecten naar instandhouding. De ambitie van het Rijk is om het project op termijn te herstarten als er voldoende stikstofruimte, uitvoeringscapaciteit en financiële middelen zijn. Er wordt dus in 2023 geen tracébesluit genomen waarop de MRDH een reactie kan geven. Er wordt nog bekeken wat de gevolgen voor de meekoppelkansen zijn van het op pauze zetten van het project.
Reactie geven op (tussentijdse) resultaten planstudie (VO) Erasmusweg/ Lozerlaan.	●	In 2023 was dit project van de gemeente Den Haag nog in de fase schetsontwerp (SO). MRDH heeft gereageerd op het SO en de gemeente Den Haag werkt dit momenteel verder uit richting een definitief SO. Naar verwachting kan er in 2024 reactie worden gegeven op een voorlopig ontwerp (VO).
Verkennen functie N44 in totale netwerk i.r.t. mobiliteitstransitie (kansen en mogelijkheden). We gaan met de gemeenten Wassenaar en Den Haag en met Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland in gesprek over het doen van een verdere verkenning naar de functie van de N44 in het totale netwerk en mogelijke oplossingsrichtingen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N44.	●	
Samen met de gemeente Rijswijk diverse activiteiten in relatie tot de Beatrixlaan: vaststellen definitief ontwerp Bovengronds Verstedelijkings Ontwerp (BVB), vaststellen rapportage vervolgonderzoek flankerende maatregelen, onderzoek mogelijkheden gedragsaanpakken en uitvoeren onderzoek lange termijn oplossing.	●	Er is nog geen definitief Bovengronds Verstedelijkings Ontwerp (BVB). De verwachte vaststelling in 2023 wordt niet gehaald. Daarmee is ook de start van het onderzoek naar de lange termijn oplossing vertraagd.

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Volgen en inhoudelijk kennis/input (klanteneisen, verkeersmodelkennis, reactie op ontwerpen/onderzoeken) leveren bij diverse wegen- en onderhoudsprojecten (niet limitatief: A20 Nieuwerkerk-Gouda, aansluiting 6 A20 Coldenhovenlaan, Van Brienoordbrug, Spijkenissebrug, Heinenoordtunnel, tunnelrenovaties Rijkswaterstaat).	●	
Voor diverse wegenprojecten (maar ook OV en fietsprojecten) wordt gebruik gemaakt van het verkeers- en vervoersmodel van de MRDH (V-MRDH) als tool om inzicht te krijgen van de verkeerskundige gevolgen van projecten. In 2023 (en 2024) wordt deze tool geüpdatet.	●	
Samenwerken met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.	●	

Programma Knooppunten

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Starten met de verkenning Beurs.	●	Het plan van aanpak is gereed. Er is nog geen startbesluit genomen. Bij het starten van verkenningen wordt een integrale afweging gemaakt op basis van de beschikbare middelen en de leidende principes zoals opgenomen in de SA. Die integrale afweging dient nog plaats te vinden in de bestuurscommissie.
Invulling geven aan de rol van kennismakelaar.	●	
Opstellen en laten vaststellen van verschillende startnotities voor OV-knooppunten.	●	

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Deelnemen aan werkgroepen van verschillende knopen (Laan van NOI, Den Haag Moerwijk en Rotterdam Lombardijen).	●	
Uitwerken plannen voor bestaande knooppunten Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI als onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn en Knooppunten.	●	
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 4 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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Bezuinigingsopgave aan RET om de geprognosticeerde uitgaven RET (AMP 2023-2024) voor het beheer van de railassets passend te krijgen met het beschikbaar (maximaal en taakstellend) begrotingsbudget MRDH tot en met 2031.	●	
Het actualiseren van de beheersvisie van de MRDH.	●	
Het actualiseren van de veiligheidskaders van de MRDH.	●	
Het beoordelen van het vlootplan Assets van de MRDH.	●	

Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem

Het OV-gebruik is door de coronacrisis en de gedragsverandering als gevolg daarvan langdurig gedaald, waardoor de OV-concessiehouders in de metropoolregio een forse opgave hebben. In september 2022 was het aantal reizigers ongeveer 85% van de situatie 'pre-corona'. De meest recente modellen en berekeningen van de concessiehouders gaan uit van 85% tot 95% in 2023. De huidige rijkssteunregeling (BVOV2022) eindigt per 31 december 2022. Het Rijk stelt een eenmalige vangnetregeling voor 2023 beschikbaar, maar die is ontoereikend om de lagere reizigersinkomsten in 2023 aan te vullen. Daarmee is de paradoxale situatie ontstaan dat, terwijl de coronacrisis voorbij is, de corona-opgave in het openbaar vervoer groter is dan ooit.

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft daarom op 12 oktober 2022 de maatregelen uit het eerdere Transitieprogramma OV en corona verlengd voor de jaren 2023 en 2024. De MRDH stelt een eigen bijdrage beschikbaar van maximaal € 37 miljoen. Dit is aanvullend op reeds eerder genomen maatregelen om de vervoerbedrijven financieel te ondersteunen, om de transitie te maken naar een toekomstvast OV-systeem en aanvullend op de reguliere concessiekosten.

Binnen de kaders van dit programma stemmen de vervoerders hun vervoersaanbod zo goed als mogelijk af op de reizigersvraag. In 2023 voeren we een studie uit naar veranderingen in reisgedrag, om zo inzichtelijk te maken of en hoe de OV-reiziger terugkeert in het OV en welk OV-aanbod daarbij passend is. Welke activiteiten precies in 2024 moeten worden ingezet, zal mede afhankelijk zijn van de ontwikkelingen in 2023.

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

Waar in de besluitvorming tot nu toe nog geen rekening mee gehouden is, zijn de kostenstijgingen waarmee de vervoerbedrijven te maken hebben vanwege gestegen materiaal-, energie- en personeelskosten. In de concessieafspraken tussen de MRDH en vervoerbedrijven is vastgelegd hoe hiermee wordt omgegaan. Door indexatie van exploitatiesubsidies en doordat de MRDH risicodragend is voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en railvoertuigen, komt een deel van de kostenstijgingen voor rekening van de MRDH. De bijdrage die de MRDH van het Rijk krijgt, de BDU-gelden, groeit echter onvoldoende mee.

Welke resultaten willen we bereiken?

- het OV-systeem is voor reizigers aantrekkelijk, sluit aan op de gewijzigde vervoervraag, faciliteert tijdig (verwachte) groei van het OV-gebruik;
- de lobby bij het Rijk heeft opgeleverd dat er een structureel financieel gezonde situatie is bereikt;
- vervoerbedrijven hebben concessies die financieel gezond kunnen zijn, perspectief om te kunnen voortbestaan waardoor goed en kosten efficiënt OV voor de regio is geborgd;
- vanaf 2025 verwachten wij weer voldoende reizigers (teruggekeerde en nieuwe) te hebben om het OV-systeem verder te ontwikkelen en te groeien, wat nodig is met de komst van 400.000 extra inwoners in Zuid-Holland.

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Voortzetten van de in de afgelopen jaren solide opgebouwde partnerships met onze vervoerders, met oog en begrip voor elkaars belangen.	●	
In 2023 is het transitieprogramma OV dat gestart is tijdens de coronacrisis om het OV overeind te houden nog steeds van kracht en ontvangen de vervoerders een tegemoetkoming van het Rijk en de MRDH om de dienstverlening, ondanks lagere reizigersopbrengsten, op peil te houden. Binnen de kaders van dit programma stemmen de vervoerders hun vervoersaanbod zo goed als mogelijk af op de reizigersvraag.	●	De maatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona zijn verlengd voor de jaren 2023 en 2024. De dienstverlening staat onder druk door onder andere de krapte op de arbeidsmarkt, waardoor de vervoerbedrijven beschikken over te weinig chauffeurs en monteurs. MRDH is hierover in overleg met de vervoerbedrijven, maar het betreft hier een landelijk en langdurig vraagstuk.
In 2023 voeren we een studie uit naar veranderingen in reisgedrag om inzichten te verschaffen of en hoe de OV-reiziger terugkeert in het OV.	●	
Op 12 oktober 2022 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit de maatregelen voor 2023 en 2024 in het Transitieprogramma OV en corona vastgesteld. Ook in 2023 en 2024 vinden halfjaarlijks herijkingen van het Transitieprogramma plaats, waarbij indien nodig bijgestuurd kan worden. Onderdeel van het transitieprogramma is een set stimuleringsmaatregelen om het openbaar vervoersysteem toekomstvast te maken. Om het OV extra te stimuleren, investeert de MRDH in versnellingsmaatregelen, ketenmobiliteit, nieuwe betaalwijzen (de mogelijkheid om het OV te gebruiken met een bankpas, naast een OV-pas), lokaal maatwerkvervoer en verbetering van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven, zoals benoemd bij opdracht 3 en 5.	●	
Parallel daaraan vinden in 2023 (en zo nodig in 2024) herijkingen van de OV-concessies plaats, conform de landelijke afspraak van 25 juni 2021 dat de OV-concessies "herijkt worden en de structurele effecten van corona weggewerkt worden, zodat concessies weer in evenwicht worden gebracht, weer financieel gezond kunnen zijn, er opnieuw perspectief komt om te kunnen voortbestaan en inschrijven in nieuwe aanbestedingen en het aangaan van investeringen".	●	
Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van het OV en extra middelen voor het OV.	●	De lobby richting het Rijk is in 2023 onverkort voortgezet. In februari 2023 heeft een bestuurlijke urgentieconferentie plaatsgevonden. Die leverde helaas geen concrete resultaten op, omdat het Rijk niet bereid was om bij te dragen. Op diverse momenten is door middel van open brieven, persberichten en andere communicatievormen aandacht gevraagd voor de noodzaak van extra middelen voor het OV. MRDH trekt hierbij op met de andere regionale OV-autoriteiten (12 provincies en Vervoerregio Amsterdam) en andere partners.
Kamerleden actueel op de hoogte houden van de ontwikkelingen die elkaar snel opvolgen en daarbij het OV-belang benadrukken voor de metropoolregio.	●	

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 2023 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2023 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2023-2
Lasten			
Beleid en programmering			
Verkeer	7.612.241	6.837.241	-775.000
Openbaar vervoer	5.414.443	5.414.443	0
Subsidie CROW Kp-VV	0	0	0
Subtotaal Beleid en programmering	13.026.684	12.251.684	-775.000
Exploitatie openbaar vervoer			
Concessies	471.902.019	474.525.562	2.623.543
Beheer en onderhoud infra	11.912.985	7.351.252	-4.561.733
Subtotaal Exploitatie OV	483.815.004	481.876.814	-1.938.190
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	3.419.445	3.419.445	0
Subtotaal Apparaatslasten	3.419.445	3.419.445	0
Financiering			
Rente	12.222.722	12.222.722	0
Subtotaal Financiering	12.222.722	12.222.722	0
Vennootschapsbelasting			
Heffing vennootschapsbelasting	0	679	679
Subtotaal Vennootschapsbelasting	0	679	679
Totaal lasten	512.483.855	509.771.344	-2.712.511
Baten			
Onttrekking fonds BDU	490.783.669	457.063.349	-33.720.320
Rente	12.222.722	12.222.722	0
Marktconformiteits-opslag	6.826.234	6.826.234	0
Overige inkomsten	5.931.798	36.939.607	31.007.809
Totaal baten	515.764.423	513.051.912	-2.712.511
Saldo van baten en lasten	3.280.568	3.280.568	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-3.280.568	-3.280.568	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Verkeer

De begroting wordt verlaagd met € 0,8 miljoen. Het betreft mutaties op 5 onderwerpen:

- het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland is een uitvoeringsorganisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland. De afrekening over het jaar 2022, die in 2023 plaatsvindt, leidt tot een vrijval van € 0,2 miljoen. Het budget wordt met € 0,2 miljoen verlaagd;
- het programma AVLM is eind 2022 geëvalueerd. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit is voor de resterende bestuursperiode besloten kennisontwikkeling en kennisdeling te continueren, lopende projecten af te ronden en geen nieuwe pilots te starten. In het budget Beleid en programmering Verkeer was nog rekening gehouden met kosten voor kennisontwikkeling en kennisdeling. Deze kosten worden echter verantwoord via het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, ten laste van het daar beschikbare programmabudget. Het budget wordt daarom verlaagd met € 0,2 miljoen;
- tot en met 2022 huurde de MRDH nog externe expertise in voor vraagstukken rondom ketenmobiliteit. Vanaf 2023 worden deze vraagstukken door eigen medewerkers opgepakt. De lange termijn opgaven op dit gebied worden daarnaast vanaf 2024 opgepakt. De Adaptieve Ontwikkelstrategie, die richting moet gaan geven aan de ontwikkelingen in het (hoofd)wegennetwerk, fietsnetwerk en de logistiek en de nieuwe Strategische Agenda zijn hierbij leidend. Het budget voor 2023 wordt met € 0,2 miljoen verlaagd;
- het projectleiderschap voor het programma Duurzame Mobiliteit kon vanaf 2023 intern worden ingevuld. In 2022 werd hier nog voor ingehuurd. De in de begroting voorziene kosten voor monitoring zijn in 2023 lager, omdat de MRDH mee kan liften op een door provincie Zuid-Holland en CROW opgestart onderzoek genaamd 'reflexieve monitoring' waarbij MRDH een casus is. Het budget wordt met 0,1 miljoen verlaagd;
- de verdere uitrol van iVRI's levert vertraging op. Onder meer doordat de hogere beheer- en onderhoudskosten de drempel voor de wegbeheerders verhogen om tot realisatie over te gaan. Het budget wordt verlaagd met € 0,1 miljoen.

Openbaar vervoer

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Exploitatie openbaar vervoer

Concessies

De verhoging van de lasten met € 2,6 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

- transitievergoeding regionale OV-concessies 2023 (TVOV) (verhoging € 22,8 miljoen);

De totale verwachte TVOV bedraagt € 22,8 miljoen. In 2023 zal het Rijk 80% van deze aanvragen uitkeren (€ 18,2 miljoen). MRDH keert op haar beurt deze volledige bevoorschotting uit aan de vervoerders. De definitieve afrekening zal waarschijnlijk in 2023 plaatsvinden.

Vervoerder	Mutatie lasten €
Rail Rotterdam (RET)	+ 12,8 miljoen
Bus Rotterdam e.o. (RET)	+ 1,1 miljoen
Rail Haaglanden (HTM)	+ 5,7 miljoen
Bus Haaglanden Stad (HTM)	+ 2,9 miljoen
Haaglanden Streek (EBS)	+ 0,0 miljoen
Voorne-Putten en Rozenburg (EBS)	+ 0,3 miljoen
Totaal	+ 22,8 miljoen

- de overige mutaties (verlaging € 20,1 miljoen);

Concessies	Mutatie lasten €
Concessie Rail Rotterdam	
• voorwaardelijk op het verstrekken van de TVOV wordt in 2023 geen bonus verstrekt;	- 1 miljoen
• de verwachte MRDH bijdrage in het kader van TVOV voor RET is verdeeld over Rail en bus;	- 0,5 miljoen
• de RET heeft voor de aanvullende bijdrage vanuit bezuinigingen in 2020-2023 om tot een nul rendement te komen € 12 miljoen aangevraagd. In de begroting was € 16 miljoen beschikbaar. Het verschil schuift door naar 2024;	- 4 miljoen
• als gevolg van de overgang van onderhoud van een stuk randstadrail van HTM naar RET stijgen de lasten voor dagelijks beheer en onderhoud. Bij de HTM was dit reeds verwerkt.	+ 0,7 miljoen
Concessie Rail Haaglanden	
• voorwaardelijk op het verstrekken van de TVOV wordt in 2023 geen bonus verstrekt;	- 0,5 miljoen
• de verwachte MRDH bijdrage in het kader van TVOV is toegevoegd;	+ 2,8 miljoen
• vrijval vanuit de vaststellingen 2021, aanvullende bijdrage 2022 die beschikbaar was voor 2023 schuift door naar 2024;	- 7,4 miljoen
• de beschikbare € 4 miljoen VAT-kosten ter voorbereiding van de aanschaf van nieuwe trams wordt alleen deels ingezet in 2023. Het restant schuift door naar 2024;	- 1,7 miljoen
• dagelijks beheer en onderhoud is verlaagd met de jaarlijkse bijdrage aan de abri concessie.	- 2 miljoen
Concessie Bus Rotterdam	
• de verwachte MRDH bijdrage in het kader van TVOV is toegevoegd;	+ 0,5 miljoen
• daarnaast is het budget opgehoogd vanuit bezuinigingen in 2022 om tot een nul rendement te komen. Deze wordt niet in 2023 aangevraagd en schuift door naar 2024	- 1,5 miljoen
Concessie Voorne Putten Rozenburg	
• voorwaardelijk op het verstrekken van de TVOV wordt in 2023 geen bonus verstrekt;	- 0,2 miljoen
• de verwachte MRDH bijdrage in het kader van TVOV is toegevoegd.	+ 0,2 miljoen
Concessie Bus Haaglanden Stad	
• de verwachte MRDH bijdrage in het kader van TVOV is toegevoegd;	+ 1,4 miljoen
• specifieke uitkering voor zero emissiebussen van het Rijk.	- 1,3 miljoen
De verwachte lasten voor de stimuleringsmaatregelen uit het transitieplan zijn lager in 2023, omdat er geen aanvragen zijn ontvangen in het kader versnellingsmaatregelen en lokaal maatwerkvervoer. Verder schuift de reservering in het kader van de 27,5%-regeling door naar 2024.	- 6,8 miljoen
De kosten voor regiotaxi stonden netto opgenomen. De baten en lasten worden in de begroting nu bruto opgenomen.	+ 6,4 miljoen
De voorziening voor indexatieverschillen is deels doorgeschoven. De BDU index was vrijwel gelijk aan de OV-index en de busconcessies waren bij de 1ste begrotingswijziging reeds geactualiseerd voor de verwachte index.	- 4,6 miljoen
De kosten voor de distributie van de chipkaart zijn verlaagd met de doorschuif van subsidie uit 2022, die niet nodig is in 2023.	- 0,8 miljoen
Diverse kleine mutaties.	+ 0,2 miljoen
Totaal	- 20,1 miljoen

Beheer en onderhoud infra

De verlaging van de lasten met € 4,6 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Beheer en onderhoud infra	Mutatie lasten €
De reservering voor beheer en onderhoud nieuw areaal is doorgeschoven, omdat er in 2023 geen sprake van het starten van beheer en onderhoud aan nieuw areaal.	- 5,4 miljoen
De lasten en baten voor de abri concessie zijn geactualiseerd. Per saldo blijft het een saldo neutrale concessie.	+ 3,3 miljoen
Diverse mutaties binnen de overige assets, zoals doorschuif van DRIS kosten naar 2024.	- 2,5 miljoen
Totaal	- 4,6 miljoen

Apparaatslasten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Financiering

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Vennootschapsbelasting

Zie voor de toelichting op de stijging van de vennootschapsbelasting de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Rente en Marktconformiteits-opslag

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Overige inkomsten

De verhoging van de overige inkomsten met € 31,0 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Onderwerp	Mutatie lasten €
De ontvangen Transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	+ 22,8 miljoen
De baten voor de regiotaxi die bruto worden meegenomen en niet meer als saldogpost in de lasten.	+ 6,4 miljoen
De stijging van de baten binnen de abri concessie. De abri concessie blijft per saldo kostenneutraal voor de MRDH.	+ 1,8 miljoen
Totaal	+ 31,0 miljoen

3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement);
- no-regret maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting woningbouw;
- fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0;
- Schaa sprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Metronet vaker en sneller rijden;
- Schaa sprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Uitwerking van het technisch mogelijk maken van een frequentieverhoging op het samenloopdeel RandstadRail, daaraan gerelateerd het gekoppeld rijden van HTM-voertuigen op de lijnen 4 en (deels) 3.	●	
Herziening en voorbereiden realisatiebesluit project Metronet.	●	
Het realiseren van een no-regret pakket aan maatregelen in het CID-gebied op het gebied van fiets, hubs en ov-doorstroming.	●	
Realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).	●	

OV-ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- HOV Ridderkerk met als doel het versnellen van het openbaar vervoer;
- upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Uitvoering geven aan de verwachte groei en kwaliteitsverbetering van het OV-netwerk via de OV-ontwikkelprogramma's in de regio's Rotterdam en Haaglanden, ter ondersteuning van de verstedelijkingsopgaven in deze gebieden. Met onder meer de ontwikkeldossiers Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam, Koningscorridor, metrostation / gebiedsontwikkeling Beurs en doorstroming OV.	●	
Realisatie kwaliteitsverbetering van vijf regionale OV-knooppunten, onder meer Spijkenisse centrum ter bevordering van ketenmobiliteit.	●	
Realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam en enkele buslijnen onder meer buslijn 70 Rotterdam-Zuid.	●	Rotterdam: <ul style="list-style-type: none">• bezig met uitwerking. We wachten op de gemeente Rotterdam om de uitwerking verder op te pakken. Den Haag: <ul style="list-style-type: none">• opdracht verleend aan HTM om aanduiding HSW wissels (hogesnelheidswissels) aan te passen om de trams sneller over de wissels te kunnen laten rijden;• uitvoering kleine infrastructurele aanpassingen door de gemeente Den Haag (doorstroming tram).
Realisatie aanpassingen traminfra Hofplein Rotterdam voor een betere doorstroming.	●	Betreft een gemeentelijk project, waarin MRDH bijdraagt aan het optimaliseren van de tramsporen voor een betere OV-doorstroming. MRDH heeft de OV-veiligheidsbevoegdheid. Die veiligheid van de aanpassingen dient door de gemeente Rotterdam nog te worden aangetoond. De aanpassingen zullen niet in 2023 worden gerealiseerd.

Opracht 1

Opracht 2

Opracht 3

Opracht 4

Opracht 5

Opracht 6

Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma Metropolitan fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- circa 100 km Metropolitan fietsroutes realiseren tot en met 2026.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropoliitaan Fietsrouten netwerk (MFR), routes uit de 1e en 2e tranche van het MFR-programma worden uitgewerkt in een verkenning of planstudie op weg naar uitvoering.	●	
Verstrekken van subsidie voor tracédelen uit de SOK op basis van een definitief ontwerp.	●	Er zijn in 2023 geen subsidieaanvragen ingediend. Dit heeft er mee te maken dat veel gemeenten nog in de planstudiefase aan een voorlopig ontwerp werken. We monitoren blijvend de status bij de gemeenten.

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, rekeninghoudend 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?

- 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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Realisatie van tramlijn 19B naar de TU Delft.	●	Door technische complicaties is het project on hold. Start exploitatie niet langer Q1 2024. Er wordt een nieuwe planning opgesteld.
Realisatie van de reconstructie van het metropolitaan OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam) ter bevordering van ketenmobiliteit.	●	Het busstation is gereed. De fietsenstalling is nog in uitvoering. Het metrostation was opgenomen in het IPVa2023, maar wordt verschoven naar IPVa2024. De verwachting subsidieaanvraag is begin 2024 en de realisatie volgt in 2025.
Realisatie van inframaatregelen voor de nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding door de Maastunnel Rotterdam en in Ridderkerk.	●	HOV Maastunnel wordt uitgevoerd en wordt iets vertraagd opgeleverd Q1 2024. HOV Ridderkerk wordt uitgewerkt volgens planning.
Realisatie van het deelprogramma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio met onder meer de bestelling van 50 nieuwe trams, alsmede realisatie en deels nog uitwerking van het aanpassen van de traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16. Ook wordt een nieuwe remise op de GAVI-locatie in Den Haag uitgewerkt.	●	De levering van de voertuigen ligt op schema, waar in 2024 het ontwerp door HTM en leverancier wordt vastgesteld. In november 2023 is het model op ware grootte beschikbaar en zal dit gepresenteerd worden. Voor de nieuwe remise in Ypenburg wordt het voorlopig ontwerp in het eerste kwartaal van 2024 vastgesteld. De voorlopige ontwerpen voor lijn 6 en 12 worden respectievelijk in het 3e kwartaal van 2023 en 1e kwartaal 2024 vastgesteld. Er is nog wel een opgave om een tekort aan middelen te dekken. Dit gaat om middelen voor het aanpassen van de infrastructuur en verbouw / nieuwbouw van een remise. De bestuurlijke opdracht is inmiddels gegeven om te bekijken op welke manieren het tekort kan worden opgelost.

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 infrastructurale 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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Realisatie intelligente Verkeersregelinstantaties (iVRI's).	●	Er zijn in 2023 geen subsidies aangevraagd door wegbeheerders. Er zijn nog een aantal lopende subsidieprojecten. De hogere beheer- en onderhoudskosten verhogen de drempel voor de wegbeheerders om tot realisatie over te gaan.
Realisatie reconstructie IJsselmondseknop.	●	
Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor en in Westland.	●	
Met de partners van Zuid-Holland Bereikbaar projecten uitvoeren die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave van het wegennet waarborgen en bijdragen aan de mobiliteitstransitie.	●	

Regionaal Basisnetwerk fiets

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

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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Realisatie van verbeteringen van het comfort en de veiligheid van het basisnetwerk fiets. Fietspaden die onderdeel zijn van het basisnetwerk fiets komen bij kwaliteitsverbetering in aanmerking voor 50% subsidie.	●	

Programma Knooppunten

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

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.	●	Voor 2023 zijn geen aanmelding opgenomen in het IPVa en daarmee ook geen subsidieaanvragen ontvangen. Er zijn voor het IPVa 2024 wel drie aanmeldingen ontvangen op basis van startnotities. In twee gevallen moeten de startdocumenten nog verder worden geconcretiseerd voordat deze aanmeldingen in het IPVa kunnen worden opgenomen.

Opracht 1

Opracht 2

Opracht 3

Opracht 4

Opracht 5

Opracht 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 MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met financiële middelen om gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen tot uitvoering te brengen.

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 onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Uitvoeren van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). De inzet is met name gericht op het veiliger maken van de fietsinfrastructuur en het inrichten van wegen conform het principe Duurzaam Veilig. De MRDH voorziet bij de derde tranche van de Rijksinvesteringsimpuls (SPV) in cofinanciering.	●	
Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de metropoolregio.	●	
Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic en SCHOOL op SEEF.	●	
Vanuit het accountmanagement samen met gemeenten, scholen activeren deel te nemen aan gedragsbeïnvloedingsprogramma's.	●	

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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
Verder uitwerken van de aanpak versnelling OV, onder meer gestart als onderdeel van het Transitieprogramma OV en corona.	●	Een aantal maatregelen loopt, sommige andere maatregelen hebben vertraging opgelopen. Zie eerdere teksten in deze bestuursrapportage over Transitieprogramma OV en corona en over de verschillende versnellingsmaatregelen.

3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2			
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Begroting 2023	Begroting 2023	Begrotingswijzigingen
bedragen in euro's	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2023-2
Lasten per programma			
Projectkosten Verkeer			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	42.753.320	20.372.084	-22.381.236
Fiets- en ketenmobiliteit	19.931.453	9.114.255	-10.817.198
Verkeersveiligheid	22.462.691	11.847.026	-10.615.665
Subtotaal Verkeer	85.147.464	41.333.365	-43.814.099
Projectkosten Openbaar vervoer			
Netwerk openbaar vervoer	69.751.040	49.694.535	-20.056.505
Subtotaal Openbaar vervoer	69.751.040	49.694.535	-20.056.505
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	1.455.782	1.455.782	0
Subtotaal Apparaatslasten	1.455.782	1.455.782	0
Totaal lasten	156.354.286	92.483.682	-63.870.604
Baten			
Onttrekking fonds BDU	154.354.340	90.976.798	-63.377.542
Overige inkomsten	1.999.946	1.506.884	-493.062
Totaal baten	156.354.286	92.483.682	-63.870.604
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 22,4 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
Bijstelling jaarschijf 2023 Central Innovation District (CID)-Binckhorst, no-regret maatregelen. In de begroting 2023 was rekening gehouden met de realisatie van een brug en twee fietsprojecten. De realisatie hiervan schuift door naar komende jaren omdat de voorbereiding en de aanbesteding langer duren dan verwacht. De begrote jaarschijf 2023 daalt van € 9 miljoen naar nihil. Het budget schuift door naar komende jaren.	- 9 miljoen
In de begroting was de jaarschijf voor de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move 2020-2023 van € 8 miljoen nog niet verdeeld over de vier subsidie categorieën, maar als algemene post begroot binnen de subsidie categorie Verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS). Die verdeling vindt nu plaats. Binnen VMWS is sprake van een viertal lopende subsidies. De verwachte bestedingen voor deze projecten bedragen € 0,6 miljoen in 2023. Het budget binnen VMWS voor de KTA wordt daarom met € 7,4 miljoen verlaagd.	- 7,4 miljoen
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidie categorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidie categorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting.	- 2,5 miljoen
In het IPVa 2023 zijn er voor € 0,3 miljoen aanvragen VMWS opgenomen. Voor zover er in 2023 subsidies worden verleend, zal dit leiden tot bestedingen na 2023. Voor de begroting 2023 betekent dit een verlaging van het budget VMWS Kleine Projecten met € 2,5 miljoen, het bedrag van de stelpost.	
Het programma AVLM is eind 2022 geëvalueerd. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit is besloten kennisontwikkeling te continueren, lopende projecten af te ronden en geen nieuwe pilots te starten. De raming bij de 1e bestuursrapportage 2023 wordt op basis van de huidige prognose bijgesteld van € 2 miljoen naar 1,3 miljoen. Het budget schuift voorlopig door naar 2024, begin 2024 is er zicht op het benodigde budget voor afwikkeling van het programma.	- 0,7 miljoen
De in 2019 gerealiseerde reconstructie van wegvak Aveling, vanaf de rotonde met Oude Wal tot en met de aansluiting op de A15 is door de bestuurscommissie in mei 2023 als project toegevoegd aan het IPVa 2023. De subsidie is in 2023 verleend en tevens vastgesteld voor € 1 miljoen. De begroting 2023 wordt met dit bedrag verhoogd. In 2023 is hiervoor een Rijksbijdrage ontvangen van € 0,8 miljoen, die is toegevoegd aan de BDU.	+ 1 miljoen
In 2023 starten de kwartiermakersfase van de Algeracorridor en de verkenningfase van een verbinding voor langzaam verkeer. Hiervoor wordt € 0,1 miljoen ter begroting gebracht in 2023. Voor het gehele project heeft de MRDH in de periode 2028-2030 € 13 miljoen opgenomen in de meerjarenbegroting. Een deel van dit budget wordt nu naar voren gehaald	+ 0,1 miljoen
Van de lopende subsidies binnen het programma Kleine Projecten schuift € 2,1 miljoen van de begrote bestedingen door naar 2024. Het betreft een twaalfal kleinere projecten (< € 1 miljoen) waarvan de financiële afwikkeling na 2023 plaats zal vinden.	- 2,1 miljoen
Voor € 1,8 miljoen is er sprake van vrijval van budget. Het betreft hoofdzakelijk projecten waarvoor de last reeds was genomen in 2022 op basis van projectvoortgang. De begroting 2023 was hier nog niet voor gecorrigeerd.	- 1,8 miljoen
Totaal	- 22,4 miljoen

Fiets- en ketenmobiliteit

De lagere verwachte bestedingen van € 10,8 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
In 2023 zijn er in het kader van het Transitieprogramma OV en Corona geen aanvragen geweest ten laste van het budget voor de stimulering van ketenmobiliteit. In de begroting 2023 was hiervoor € 2 miljoen begroot. Bij de herijking van het Transitieprogramma door de bestuurscommissie op 5 juli 2023 is het maatregelenpakket niet gewijzigd. Het budget blijft daarom beschikbaar voor komende jaren.	- 2 miljoen
In de begroting was de jaarschijf voor de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move 2020-2023 van € 8 miljoen nog niet verdeeld over de vier subsidie categorieën, maar als algemene post begroot binnen de subsidie categorie Verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS). Die verdeling vindt nu plaats. Binnen Fiets- en ketenmobiliteit (FKM) is sprake van één lopende subsidie. De verwachte bestedingen voor dit project bedragen € 1 miljoen in 2023. Het budget binnen FKM voor de KTA wordt daarom met € 1 miljoen verhoogd.	+ 1 miljoen
In 2023 is er voor lopende subsidies voor de metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam sprake van € 0,3 miljoen aan lagere bestedingen. Het betreft een lagere vaststelling vanwege lagere werkelijke kosten (€ 0,2 miljoen) en een project dat doorschuift naar latere jaren (€ 0,1 miljoen). De totale budgetverlaging in 2023 blijft beschikbaar voor komende jaren.	- 0,3 miljoen
In de begroting wordt voor het programma Kleine Projecten in eerste instantie rekening gehouden met een stelpost voor nieuwe subsidieverleningen ten laste van het subsidieplafond in het begrotingsjaar. Deze stelpost is per subsidie categorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidie categorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting.	- 2 miljoen
In het IPVa 2023 is er voor € 0,2 miljoen subsidie verleend binnen deze subsidie categorie. Voor zover de resterende aanvragen binnen het IPVa 2023 nog in 2023 tot een subsidieverlening zullen leiden, is de verwachting dat dit tot maximaal € 0,3 miljoen aan bestedingen in 2023 zal leiden. Voor de begroting 2023 betekent dit een verlaging van het budget FKM Kleine Projecten met € 2 miljoen.	
Binnen het IPVa programma Kleine Projecten worden voor 37 projecten binnen de categorie Fiets- en ketenmobiliteit de bestedingen doorgeschoven van 2023 naar 2024, het jaar waarin naar verwachting de financiële afwikkeling plaats zal vinden.	- 6,2 miljoen
Voor € 1,3 miljoen is er sprake van vrijval van budget. Het betreft enerzijds projecten waarvoor de last reeds was genomen in 2022 op basis van projectvoortgang (€ 0,5 miljoen). Anderzijds betreft het projecten die lager dan wel op nihil zijn vastgesteld (€ 0,65 miljoen) en een stelpost aanvragen 2022 die nu kan vervallen (€ 0,15 miljoen). De begroting 2023 wordt hier nu voor gecorrigeerd.	- 1,3 miljoen
Totaal	- 10,8 miljoen

Verkeersveiligheid

De lagere verwachte bestedingen van € 10,6 miljoen ontstaan door:

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 subsidiecategorie gelijk (25% van het totale subsidieplafond van € 30 miljoen, d.w.z. € 7,5 per subsidiecategorie) en wordt verdeeld over drie jaar (€ 2,5 miljoen per jaar) vanwege de aanname dat infrastructurele projecten gemiddeld in drie jaar tot volledige realisatie en dus besteding komen. De stelpost wordt op het moment van subsidieverlening omgezet naar concrete projecten in de begroting.</p>	+ 0,1 miljoen
<p>Per saldo stijgt de begroting met € 0,2 miljoen als gevolg van omzetten van de stelpost naar concrete subsidieverleningen (exclusief Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen, zie volgende item), rekeninghoudend met aanvragen in behandeling.</p>	
<p>Voor de nog lopende projecten in het kader van de Rijksregeling Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen worden de budgetten over de nog resterende jaarschijven verdeeld op basis van verwachte projectvoortgang. Voor 2023 betekent dit een verlaging van het budget met € 2,1 miljoen. Dit budget schuift door naar latere jaren.</p>	- 2,1 miljoen
<p>Binnen het IPVa programma Kleine Projecten worden voor 42 projecten binnen de categorie Verkeersveiligheid de bestedingen doorgeschoven van 2023 naar 2024, het jaar waarin naar verwachting de financiële afwikkeling plaats zal vinden (- € 7,6 miljoen). Daarnaast schuiven voor 8 projecten de bestedingen van 2024 naar 2023 vanwege sneller dan verwachte start of afronding (€ 0,5 miljoen). Per saldo daalt de begroting 2023 met € 7,1 miljoen.</p>	- 7,1 miljoen
<p>Voor € 1,5 miljoen is er sprake van vrijval van budget. Het betreft projecten die lager danwel op nihil zijn vastgesteld (€ 0,5 miljoen) en een project dat onterecht dubbel was begroot (€ 1 miljoen). De begroting 2023 wordt hier nu voor gecorrigeerd.</p>	- 1,5 miljoen
Totaal	- 10,6 miljoen

Netwerk openbaar vervoer

De lagere verwachte bestedingen van € 20,1 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten €
Voor een aantal projecten schuift de realisatie in tijd naar achter, waardoor de lasten in 2023 lager worden. Het gaat om Doorstromingsmaatregelen OV (€ 3,6 miljoen), 4-sporigheid Schiedam (2,5 miljoen), R-net Ridderkerk (€ 1,6 miljoen), Busstation Nissewaard (€ 1,6 miljoen), ontwikkeling Entreegebied Zoetermeer (€ 2,3 miljoen) en no-regret CID Binckhorst (€ 4 miljoen).	- 15,6 miljoen
Door vertraging in de realisatie schuift een deel van de lasten voor het programma INTHR (€ 9,5 miljoen) door naar 2024. Het is onder andere minder omdat er (nog) geen aanvragen van gemeente Den Haag voor lijn 16 zijn ontvangen en als ze nog binnenkomen naar verwachting niet meer in 2023 door de BCVa kunnen worden verleend. Lijn 16 is wel voor een groot deel klaar, dus was de verwachting dat de realisatie ten laste van 2023 zou komen. Daarnaast zijn ook de subsidie aanvragen op de lijnen 6-12 en 16 vertraagd en vallen de bestedingen ten laste van 2023 lager uit. Voor lijn 16 is het vooral vertraging van het aanvraagproces en voor de lijnen 6 en 12 is er vertraging in de uitvoering.	- 9,5 miljoen
Voor kleine OV-projecten binnen het programma kleine projecten wordt in 2023 geen realisatie verwacht (€ 2,5 miljoen). Tevens schuift van de lopende kleine projecten ook een deel door naar 2024 (€ 1,1 miljoen).	- 3,6 miljoen
Het resterende budget voor indexering van projecten wordt doorgeschoven naar 2024.	- 2,6 miljoen
De realisatie van lijn 19 in 2023 is hoger dan eerder begroot.	+ 4,7 miljoen
Nieuw is een reservering voor de studiekosten van de projecten Oude lijn & Knooppunten (€ 1 miljoen), Bereikbaarheid CID Binckhorst (€ 2 miljoen) en RandstadRail (€ 1 miljoen). De reserveringen komen ten laste van het totale beschikbare budget voor deze projecten, dus het betreft een verschuiving in tijd en geen extra budget.	+ 4 miljoen
Het budget voor het technisch mogelijk maken van een frequentieverhoging op het samenloopdeel Randstadrail stond bij Verkeersmanagement en wegenstructuur als onderdeel van de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move 2020-2023. De lasten zijn nu opgenomen bij OV.	+ 2,5 miljoen
Totaal	- 20,1 miljoen

Apparaatslasten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Baten

Ottrekking fonds BDU

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

Overige inkomsten

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

3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren;
Opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties.

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

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

Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren

Algemeen

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

Hierna wordt per aandachtsgebied op basis van de Strategische Agenda aangegeven wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen in 2023.

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 deel aan campus(innovatie)opdrachten en programma's;
- Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten.	●	
We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling.	●	
We ondersteunen drie Groeifonds aanvragen, waarin acht mbo- en hbo campussen op het gebied van glastuinbouw, energietransitie en digitalisering de krachten sectoraal bundelen. Met als doel de opschaling van publiek-private samenwerking in het beroepsonderwijs te realiseren en daarmee voldoende én goed geschoolde mensen op te leiden voor het mkb.	●	
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.	●	

Leven Lang Ontwikkelen programma (LLO)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

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-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo en/of hbo campus.	●	In 2023 worden minder dan vier LLO-projecten ondersteund. Er waren niet genoeg projectaanvragen vanuit gemeenten. Momenteel zijn er voor 2023 twee projecten in ontwikkeling.
We voeren een verkenning uit naar primair onderwijs en voortgezet onderwijs projecten die regionaal de instroom op mbo- en hbo campussen bevorderen.	●	
We voeren een verkenning uit naar mogelijke nieuwe samenwerkingspartners in de regio die skills opleidingen aanbieden in relevante sectoren, om werkenden, werkzoekenden en zij-instromers nog beter te bereiken en de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt te vergroten.	●	

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

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 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We voeren een behoefteninventarisatie uit onder accountmanagers ondernemers/ bedrijven van 21 gemeenten en stellen een bijbehorend uitvoeringsplan op.	●	
We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten, waarin mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.	●	
We onderhouden een netwerk van accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten en delen kennis over innovatieprogramma's, regelingen en best practices via twee tot drie sessies en/of via andere kanalen die uit de behoefteninventarisatie komen.	●	

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

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

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

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 10 gemeenten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
In het programma Region of the future stellen we samen met YES!Delft op de domeinen Urban Data, Robotica openbare ruimte en Energietransitie met gemeenten probleemdefinities op en worden multidisciplinaire teams samengesteld die oplossingen bedenken en maken (prototypes).	●	
Op basis van de startup/scaleupmonitor 2022 maken gemeenten afspraken/versterken samenwerking die bijdraagt aan aantrekkelijker vestigingsklimaat voor startups/scaleups.	●	
In onze jaarafspraken 2023 met InnovationQuarter zetten we in op: startups, scaleups en innovatief mkb helpen om hun innovatiebehoefte scherp te krijgen, innovatieve ondernemingen op weg helpen naar financiering via o.a. het Investor readiness programma en de marktkansen van innovatieve ondernemingen verbeteren door o.a. kennis te delen.	●	

Opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties

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

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

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

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.

Opdracht 1

Opdracht 2

Opdracht 3

Opdracht 4

Opdracht 5

Opdracht 6

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting
We stellen een uitvoeringsagenda 2023-2024 op 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 (o.a. onderzoeken, kennisdeling van ervaringen gemeenten).	●	
We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.	●	
We verkennen of een lobbystrategie met samenwerkingspartners mogelijk is voor de agendering en bekostiging van de opgave van revitalisering/beter benutten van bedrijventerreinen.	●	
We organiseren twee kennissessies op het gebied van verduurzaming kantoren.	●	Op 18 oktober 2022 is er een kennisbijeenkomst energielabel C kantoren georganiseerd. Hieruit kwam naar voren dat deelnemers interesse hebben om enige tijd na de ingang van de regelgeving bijeen te komen in een kennissessie. De label C eis is pas op 1 januari 2023 ingegaan en gemeenten hebben aangegeven tijd nodig te hebben om kennis over onder meer handhaving op te doen en zich op een aanpak te beraden. Daarom zal in het eerste kwartaal van 2024 een vervolgsessie worden georganiseerd op basis van de behoefte van de gemeente. Het ministerie van BZK en het IPO organiseerden op 10 mei 2023 een label C sessie voor onze regio. Deze uitnodiging is breed gedeeld met de werkgroep werklocaties en het ambtelijk netwerk energie. De twee sessies in 2022 waren ook beide met IPO (en de provincie) georganiseerd, hierdoor was MRDH goed aangehaakt op het programma en kon dubbeling van events worden voorkomen.
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 2023	Begroting 2023	Begrotingswijzigingen
bedragen in euro's	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2023-2
Lasten			
Subtotaal programmakosten	4.112.704	4.240.460	127.756
Subtotaal InnovationQuarter	950.898	950.898	0
Subtotaal YES!Delft	500.000	500.000	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.041.441	1.041.441	0
Totaal lasten	6.605.043	6.732.799	127.756
Baten			
Inwonerbijdrage	5.318.092	5.368.092	50.000
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	37.500	37.500	0
Totaal baten	5.355.592	5.405.592	50.000
Saldo van baten en lasten	-1.249.451	-1.327.207	-77.756
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	1.249.451	1.327.207	77.756
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote programmakosten stijgen met € 127.756. Dit is als volgt te verklaren:

- in 2023 is de bijdrage aan drie projecten op grond van de Bijdrageregeling lager vastgesteld, omdat er in de betreffende projecten minder projectkosten door de gemeenten waren gemaakt. Het vrijgevalen budget bedraagt € 77.756. 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 2023, zodat deze middelen opnieuw kunnen worden ingezet. De begrote programmakosten stijgen hierdoor met € 77.756;
- in 2023 is er sprake van lagere overheadkosten. De toelichting hiervoor is opgenomen in hoofdstuk 4.1. Dat betekent dat er € 50.000 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 € 50.000.

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 € 50.000.

Reserves

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met € 77.756. Het betreft het ter begroting brengen van de vrije ruimte binnen deze reserve die in 2023 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 en vennootschapsbelasting

4.1 Overhead

Overhead bedragen in euro's	Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2023 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2023-2
Lasten			
Personele overhead Va	3.350.861	3.350.861	0
Materiële overhead Va	2.495.200	2.295.200	-200.000
Totaal Overhead Va	5.846.061	5.646.061	-200.000
Personele overhead EV	877.338	877.338	0
Materiële overhead EV	623.800	573.800	-50.000
Totaal Overhead EV	1.501.138	1.451.138	-50.000
Totaal lasten Overhead	7.347.199	7.097.199	-250.000

Dekkingsbronnen Overhead bedragen in euro's	Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2023 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2023-2
Onttrekking fonds BDU	5.846.061	5.646.061	-200.000
Inwonerbijdrage EV	1.501.138	1.451.138	-50.000
Totaal dekkingsbronnen Overhead	7.347.199	7.097.199	-250.000
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote lasten van de Overhead dalen per saldo met € 250.000. Het betreft de volgende onderwerpen:

- in verband met de landelijke verkiezingen in november 2023 gaat MRDH Live! niet door. Dit evenement, voor de colleges van burgemeester en wethouders, raadsleden, kennisinstellingen en bedrijfsleven in de metropoolregio zal worden verplaatst naar 2024;
- door het afsluiten van een nieuwe overeenkomst op het gebied van ICT met de gemeente Den Haag zijn de exploitatielasten 2023 lager;
- een gedeelte van de werkzaamheden op het gebied van informatie- en archiefbeheer schuiven in de tijd. Mede door het ingaan van een nieuwe archiefwet vergt dit onderwerp aanpassingen in de eerder gekozen richting. De begrote lasten zijn hierdoor lager;
- een aantal wat kleinere deelbudgetten laten een onder uitputting zien.

Baten

De verlaging van het materiele overhead budget betekent een verlaging van de Dekkingsbronnen Overhead met € 250.000. De uitgaven worden conform de standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering voor 80% toegerekend aan de BDU-middelen (€ 200.000) en voor 20% aan de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat (€ 50.000).

4.2 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 5.1 Weerstandsvermogen en risico's.

Hoofdstuk 5 Paragrafen

5.1 Weerstandsvermogen en risico's

Vennootschapsbelasting

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelasting dienst een vaststellingsovereenkomst gesloten. Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. De inschatting is dat de MRDH ongeveer € 679,00 aan vennootschapsbelasting moet gaan betalen. Dit betreft € 401,00 over het jaar 2023 en € 278,00 met betrekking tot de afwikkeling van voorgaande jaren.

5.2 Onderhoud kapitaalgoederen

In 2022 is in het kader van het Nu en Toekomstig werken (NeT-werken) geïnvesteerd in zowel meubilair als de vergaderfaciliteiten. Dit huisvestingsconcept biedt een toekomstbestendige en duurzame huisvesting die de medewerkers van de MRDH-organisatie optimaal ondersteunt in het werk. Het kantoor is een flexibele, inspirerende plek die in het teken staat van verbinding met elkaar zoeken, ontmoeten en samenwerken. Daarnaast biedt het concept de mogelijkheid om hybride te werken voor een optimale werk-privé balans. In verband met de zorgvuldigheid voor duurzaamheid (het maximaal hergebruiken van het huidig meubilair) zijn de kosten aanzienlijk lager uitgevallen dan vooraf begroot.

Begin 2023 heeft de levering en plaatsing van nieuwe koffiemachines plaatsgevonden. De afgelopen jaren heeft de MRDH koffiemachines gehuurd. Het huurcontract liep aan het begin van 2022 af. Er is besloten om 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 worden geraamd op € 86.000 en staan gepland voor 2024 en 2025.

Investeringen 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 2023 als volgt opgenomen:

Investering bedragen in euro's	Investerings- bedrag	2022	2023	2024	2025	2026
Meubilair	244.000	244.000	-	-	-	-
ICT	45.000	45.000	-	-	-	-

Kapitaallast	2022	2023	2024	2025	2026
Meubilair	12.200	24.400	24.400	24.400	24.400
ICT	7.500	15.000	15.000	7.500	-

Kapitaallast	2022	2023	2024	2025	2026
Overige materiële vaste activa	50.159	50.159	50.159	50.159	50.159

De investering en kapitaallast wordt:

Investering bedragen in euro's	Investerings- bedrag	2022	2023	2024	2025	2026
Meubilair	115.000	115.000	-	-	-	-
ICT	131.000	45.000	-	43.000	43.000	-
Koffiemachines	30.000	-	30.000	-	-	-

Kapitaallast	2022	2023	2024	2025	2026
Meubilair	5.750	11.500	11.500	11.500	11.500
ICT	7.500	15.000	22.167	36.500	36.167
Koffiemachines	-	3.000	6.000	6.000	6.000

Kapitaallast	2022	2023	2024	2025	2026
Overige materiële vaste activa	60.431	70.432	70.432	70.432	52.116

Het investeringsbudget en de jaarlijkse afschrijvingen wijzigen. De jaarlijkse kapitaallasten (afschrijving) komen ten laste van de materiële apparaatslastenbegroting (onderdeel huisvesting/ facilitaire zaken). Deze lasten passen binnen de begroting zoals in het huidige meerjarencader voor de apparaatslasten is opgenomen.

5.3 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

In het MT van december 2021 is het informatiebeleidsplan goedgekeurd. Op basis van dit plan heeft de MRDH een beleid vastgesteld voor de komende 5 jaren voor onze informatievoorzieningen. Als onderdeel van dit beleidsplan is er een Fit-Gap-analyse uitgevoerd. Dit is gedaan voor de organisatie en nog niet voor de applicaties. De actiepunten uit deze analyse zijn geprioriteerd in de Roadmap.

Stand van zaken

Op basis van de openstaande actiepunten is er een planning opgesteld ter verbetering. De planning voor 2023 is ongewijzigd en betreft:

Planning 2023 Eerste kwartaal	Planning 2023 Tweede kwartaal	Planning 2023 Derde kwartaal	Planning 2023 Vierde kwartaal
Migratie sharepoint (vervanging E-docs door Visidosis)			
Informatie beleid en processen		Digitalisering werkprocessen	
E-systeem	ExtraNet		Stratech
Functioneel beheer/Reguliere (IT-)processen			
Uitvoeren informatiebeleid			
Uitvoeren beveiligingsbeleid			

Onderstaand een statusoverzicht van de bijbehorende openstaande actiepunten:

Informatiebeveiliging

Onderwerp	Status
Vorbereiding van uitvoeren van back-up en recovery test.	De MRDH heeft een change verzoek ingediend bij de gemeente Den Haag. De MRDH is bezig met het opstellen van een plan van aanpak. De verwachting was dat dit eind Q-2023 gereed zou zijn, echter door het uitvoeren van de PEN test is dit uitgesteld naar Q4-2013.
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 bevindingen worden in Q4-2013 gekoppeld aan mogelijk benodigde acties.
Opvragen IT-audit resultaten bij Den Haag.	De gevraagde gegevens zijn ontvangen.
Contract, SLA en DAP met Den Haag ondertekenen.	Er is een nieuwe overeenkomst gesloten (en getekend) tussen de MRDH en de gemeente Den Haag. Gesprekken over de DAP zijn nog niet afgerond. De verwachting is in Q4-2023.
Vervangen Extranet en Stratech.	Vervanging van Extranet en Stratech is uiterlijk in Q4 2023 gereed.
Update ICT-middelen en beheer CMDB (Configuratie Middelen Data Base).	De toegang tot de CMDB van de gemeente Den Haag is aangevraagd en diverse acties zijn uitgevoerd. Er is echter nog geen volledige toegang voor de MRDH. Gesprekken hierover worden gevoerd.
Registratie van alle meldingen in Topdesk.	De registratie is inmiddels technisch mogelijk en de MRDH is gestart met registreren in Topdesk.

Privacy

Onderwerp	Status
Aanzet tot inventarisatie per applicatie of proces of er persoonsgegevens worden vastgelegd.	De processen zijn geïdentificeerd en moeten worden vastgesteld in het MT. Dit staat gepland voor Q4-2023. Daarna kan de inventarisatie starten met o.a. het vaststellen of er persoonsgegevens worden vastgelegd in de processen en gebruikte applicaties.

Informatiebeheer

Onderwerp	Status
Opzetten van een leidraad en informatiebeheersplan inclusief: <ul style="list-style-type: none">• benoemen van processen en proces eigenaar;• het vaststellen van meta-gegevens voor het informatiebeheer;• het uitwerken van classificatie en inrichten hiervan in Office;• de communicatie over proceseigenaren en classificatie van documenten in Office.	Dit proces heeft vertraging opgelopen. Er is een notitie met een voorstel tot vaststelling voor het MT gemaakt. De behandeling staat gepland voor Q4-2023.



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. 29 november 2023;

Besluit

1. kennis te nemen van de 2e Bestuursrapportage 2023;
2. de in de 2e Bestuursrapportage 2023 opgenomen 2e begrotingswijziging 2023 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 15 december 2023 van het algemeen bestuur.

de secretaris,

de voorzitter,

Christel Mourik

Jan van Zanen



Bijlage 1

Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de Jaarrekening 2022 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2023 geraamde mutaties, inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving bedragen in euro's	Saldo jaarrekening 31-12-2022	Raming toevoeging 2023	Raming onttrekking 2023	Raming saldo 31-12-2023
Reserves				
Egalisatiereserve EV	5.843.976	0	1.327.207	4.516.769
Risicoreserve financieringen	28.000.000	3.280.568	0	31.280.568
Subtotaal reserves	33.843.976	3.280.568	1.327.207	35.797.337
Fondsen				
BDU	314.988.005	594.192.193	553.686.208	355.493.990
Subtotaal fondsen	314.988.005	594.192.193	553.686.208	355.493.990
Totaal generaal	348.831.981	597.472.761	555.013.415	391.291.327

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt ten opzichte van de 1e bestuursrapportage 2023 verhoogd met € 77.756 van € 1.249.451 naar € 1.327.207. Het betreft het ter begroting brengen van de vrije ruimte binnen deze reserve omdat bij een aantal in 2023 vastgestelde projectbijdragen sprake was van lagere projectkosten. Dit budget kan in 2023 opnieuw worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties.

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 4) 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 2023 is de geraamde toevoeging met € 3,2 miljoen gestegen. De stijging is in de 1e Bestuursrapportage MRDH 2023 verwerkt.

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2022) vermeerderd met de verkregen indexatie van 6,047%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 457.063.349);
- programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 90.976.798);
- overhead (€ 5.646.061)

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

Bijlage 2

Overzicht baten en lasten 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 2023 per taakveld bedragen in euro's	Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2023 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2023-2
Lasten per programma			
2.1. Verkeer en vervoer	94.215.487	49.626.388	-44.589.099
2.5. Openbaar vervoer	574.622.654	552.627.959	-21.994.695
3.1. Economisch Vestigingsklimaat	6.605.043	6.732.799	127.756
0.4. Overhead	7.347.199	7.097.199	-250.000
0.9. Vennootschapsbelasting (Vpb)	0	679	679
Totaal	682.790.383	616.085.024	-66.705.359
Baten per programma			
2.1. Verkeer en vervoer	94.215.487	49.626.388	-44.589.099
2.5. Openbaar vervoer	577.903.222	555.909.206	-21.994.016
3.1. Economisch ontwikkeling	5.355.592	5.405.592	50.000
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.347.199	7.097.199	-250.000
Totaal	684.821.500	618.038.386	-66.783.114
Saldo van baten en lasten (0.11)	2.031.117	1.953.361	-77.756
0.10. Toevoeging aan reserves	-3.280.568	-3.280.568	0
0.10. Onttrekking aan reserves	1.249.451	1.327.207	77.756
Resultaat	0	0	0

De Programmabegroting 2023 per taakveld is gelijk aan de Programmabegroting 2023 (hoofdstuk 2). 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 (GR's) onderling te verbeteren.

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 3.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 3.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer. In deze programma's is een duidelijke splitsing aangegeven welk taakveld het bevat. De rentelast en rentebaar worden verantwoord onder het taakveld 2.5 Openbaar vervoer, omdat deze leningen betrekking hebben op deze taak. De MRDH trekt leningen aan en leent direct 1 op 1 door, waardoor er geen sprake is van een treasury taak.

Het taakveld 3.1 Economische ontwikkeling wordt in zijn geheel verantwoord onder het programma 3.3 Economisch Vestigingsklimaat.

Het taakveld 0.4 Overhead sluit aan op 4.1 Overhead. Dit betreffen de indirecte personele en materiele kosten van de afdeling bedrijfsvoering. Deze kosten worden via een vaste verdeelsleutel doorberekend aan de overige programma's.

Het taakveld 0.9 Vennootschapsbelasting wordt verantwoord onder het programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

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

Bijlage 3

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 in principe een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Wel kunnen er incidenteel middelen aan de BDU worden toegevoegd voor specifieke projecten. De hiermee samenhangende lasten en baten dienen dan wel als incidenteel aangemerkt te worden. 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 2023 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2023 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2023-2
Incidentele lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	6.108.568	6.108.568	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	10.983.700	3.824.862	-7.158.838
3. Economisch Vestigingsklimaat	1.249.451	1.327.207	77.756
Overhead	0	0	0
Totaal	18.341.719	11.260.637	-7.081.082
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	2.828.000	2.828.000	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	10.983.700	3.824.862	-7.158.838
3. Economisch Vestigingsklimaat	1.249.451	1.327.207	77.756
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	15.061.151	7.980.069	-7.081.082
Saldo van incidentele baten en lasten	3.280.568	3.280.568	0

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele lasten betreft de toevoeging aan de risicoreserve financieringen (€ 3,2 miljoen, zie bijlage 1 Staat van reserves en fondsen). Ook ontvangt de MRDH van het Rijk via de BDU beschikking diverse bijdrage voor studies en projecten. De specificatie is als volgt:

Project gefinancierd met incidentele bijdragen bedragen in euro's	Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2023 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2023-2
Incidentele baten			
Zuid-Holland Bereikbaar exploitatiebudget	2.450.000	2.450.000	0
Studie en innovatie CID Binckhorst	378.000	378.000	0
Totaal	2.828.000	2.828.000	0

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Van het Rijk ontvangt de MRDH via de BDU beschikking diverse bijdrage voor studies en projecten. De specificatie is als volgt:

Project gefinancierd met incidentele bijdragen bedragen in euro's	Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2023 na 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2023-2
Incidentele baten			
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied	1.050.413	0	-1.050.413
No regret Den Haag	3.753.719	0	-3.753.719
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	1.999.946	1.506.884	-493.062
Maatregel KTA MoVe Algeracorridor	2.341.598	1.038.200	-1.303.398
Maatregel KTA MoVe Westland	657.996	99.750	-558.246
Optimalisatie aansluiting A15 Aveling	796.694	796.694	0
Zuid-Holland Bereikbaar werkbudget	383.334	383.334	0
Totaal	10.983.700	3.824.862	-7.158.838

De Rijksbijdragen worden bijgesteld naar aanleiding van de voortgang van de projecten waarvoor de Rijksbijdragen bedoeld zijn.

Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezicht-houdende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat ter dekking van projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties, voor zover deze het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat 2023 overschrijden.

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 2023		Begrotingswijzigingen 2023-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
Saldo baten en lasten	2.031.117	1.953.361	-77.756
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-2.031.117	-1.953.361	77.756
Begrotingssaldo na bestemming	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	3.280.568	3.280.568	0
Structureel begrotingssaldo	3.280.568	3.280.568	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 15 december 2023 door
het algemeen bestuur MRDH