

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAARSTUKKEN 2024

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
telefoon: 088-5445100
e-mail: informatie@mrdh.nl
website: www.mrdh.nl

Document Sharepoint
...-...-2025

Inhoudsopgave

Inhoud

Deel 1. Jaarverslag	7
Hoofdstuk 1	7
Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH.....	7
1.1 Strategie en resultaten.....	8
1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten.....	9
1.3 Samenwerking met partners	9
1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming.....	10
Programmaverantwoording	11
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	11
2.1.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan?	11
2.1.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren	11
2.1.1.2 Opdracht 3; actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren.....	20
2.1.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk	32
2.1.2 Wat heeft het gekost?	41
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.....	47
2.2.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan?	47
2.2.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren	47
2.2.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren.....	51
2.2.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk	53
2.2.2 Wat heeft het gekost?	58
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	63
2.3.1 Wat wilden we bereiken en wat hebben ervoor gedaan?	63
2.3.1.1 Opdracht 2: toekomstbestendige economie stimuleren.....	63
2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties.....	72

2.3.2 Wat heeft het gekost?	75
2.4 Overzicht overhead	83
Hoofdstuk 3.....	86
Paragrafen	86
3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing	86
3.2 Onderhoud kapitaalgoederen	90
3.3 Financiering en treasury	92
3.4 Bedrijfsvoering.....	99
3.4.1 MRDH-organisatie.....	99
3.4.2 Bedrijfsvoering	102
3.4.3 Fraude en integriteit	109
3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer.....	110
3.4.5 Rechtmatigheid	113
3.5 Verbonden partijen	119
3.6 Subsidies.....	122
3.7 Wet open overheid (Woo).....	123
DEEL 2.	125
JAARREKENING	125
Hoofdstuk 4.....	125
OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN.....	125
4.1 Overzicht van baten en lasten per programma	126
4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten	127
4.2.1 Analyse afwijkingen.....	127
4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten	127
4.2.3 Overzicht van baten en lasten 2024 per taakveld	129
4.2.4 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves	130
4.2.5 WNT-gegevens	131

Hoofdstuk 5.....	132
BALANS 2024.....	132
5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.....	133
5.2 Toelichting op de balans.....	138
5.3 Niet uit de balans blijkende verplichtingen.....	154
5.4 Rechtmatigheidsverantwoording.....	156
DEEL 3.....	157
OVERIGE GEGEVENS.....	157
Hoofdstuk 6.....	158
BESLUIT.....	158
Bijlage 1. Verantwoording 2024 conform SiSa.....	159
Bijlage 2. Controleverklaring.....	171
Bijlage 3. Samenstelling bestuursorganen MRDH 2024 (per 31-12-2024).....	172

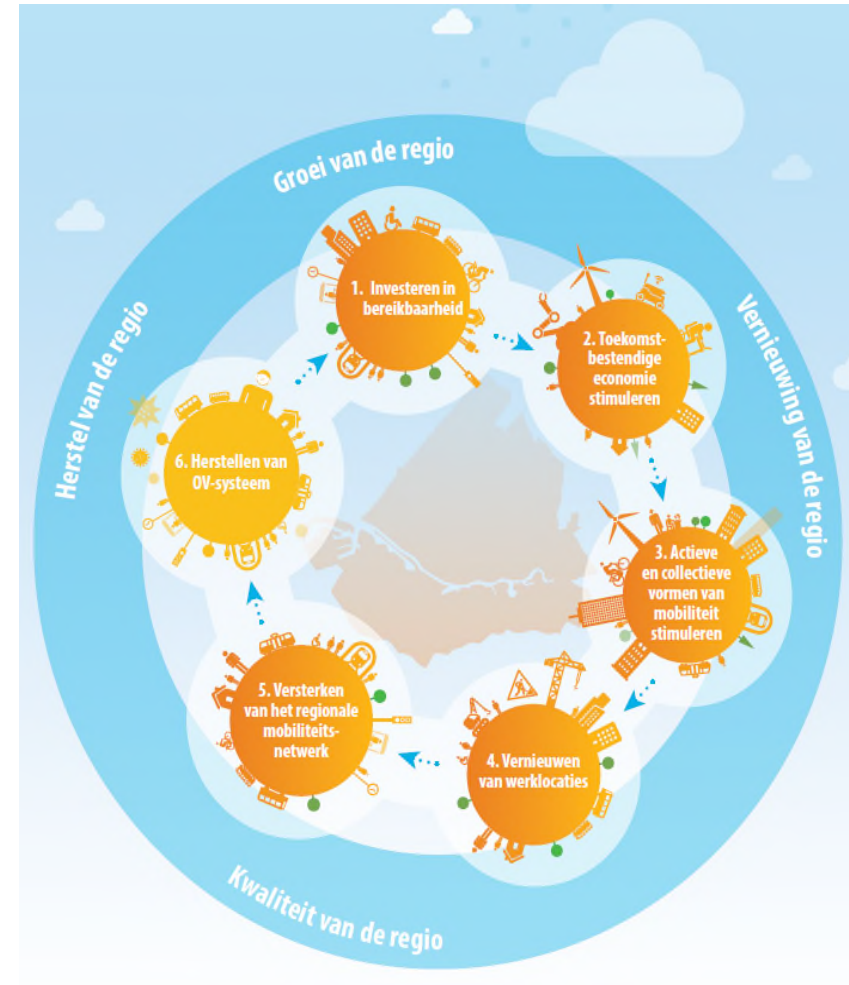
Woord vooraf

Met elkaar. Voor elkaar. Korter en krachtiger kunnen we de samenwerking van 21 gemeenten niet benoemen. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH); een regio die ertoe doet. Met 2,4 miljoen inwoners het meest dichtstbevolkte gebied van Nederland. Het biedt kansen en er zijn uitdagingen. We pakken ze samen op en is dat tot ieders voordeel.

Vier belangrijke opgaven

In 2023 stelden de samenwerkende gemeenten een Strategische Agenda met vier opgaven en zes opdrachten vast. Groei, Vernieuwing, Kwaliteit en Herstel; dat zijn de opgaven die de aankomende vier jaar centraal staan. Het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van het economisch vestigingsklimaat zijn de pijlers onder de regionale samenwerking. Geen doel op zich maar een manier om de welvaart en welzijn voor de huidige en toekomstige inwoners te vergroten. Want voor hen zijn we samen aan de slag. In dit jaarverslag leest u hoe we, in 2024, de daarvoor beschikbare financiële middelen inzetten.

_____ en _____,
Voorzitters van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Leeswijzer

Dit zijn de jaarstukken 2024 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording¹ (BBV) bestaan de jaarstukken uit een jaarverslag (deel 1), een jaarrekening (deel 2) en overige gegevens (deel 3).

Jaarverslag

Het jaarverslag bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 gaat in op de integrale ambitie en activiteiten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag met daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale jaarrekening.

Hoofdstuk 2 betreft de programmaverantwoording van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat en de verantwoording van de overhead.

Hoofdstuk 3 gaat onder meer in op de verplichte paragrafen.

Jaarrekening

De jaarrekening toont het overzicht van baten en lasten (hoofdstuk 4) en de balans (hoofdstuk 5).

Overige gegevens

De overige gegevens bevat het besluit tot vaststelling en andere bijlages.

¹ De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken opstellen. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevat de regelgeving daarvoor. Op basis van de wet geldt het BBV ook voor gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

Deel 1. Jaarverslag

-0-0-0-

Hoofdstuk 1

Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van 21 gemeenten. Een netwerkorganisatie met wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer want de MRDH heeft de status van vervoerregio.

Verkeer en vervoer

De MRDH stelt de kaders voor het regionaal verkeer- en vervoersbeleid. De MRDH, is verder opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag. MRDH verleent de concessies voor metro, tram en bus aan vervoerbedrijven. In onze regio zijn dat RET, HTM en EBS. Ook verstrekken we subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten, voor beheer, onderhoud en vervanging van OV-infrastructuur en voor innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Economisch vestigingsklimaat

De 21 gemeenten werken aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag. Het beter benutten van bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden economische vernieuwing (via fieldlabs, startups), versterken van het MKB en de aansluiting tussen het onderwijs en de arbeidsmarkt. Het zijn allemaal ambities die we de gezamenlijk oppakken. Een inwonerbijdrage vanuit de aangesloten gemeenten maakt dat mogelijk.

De Jaarstukken 2024 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn de verantwoording over de samenwerking, met daarin zowel de programma's voor verkeer en vervoer als een programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

De begroting 2024 is in het verslagjaar tweemaal bijgesteld. Het algemeen bestuur nam op 5 juli 2024 een besluit over de eerste Bestuursrapportage MRDH 2024 met aangepaste resultaten en activiteiten, inclusief een financiële begrotingswijziging. De tweede begrotingswijziging, opgenomen in de tweede Bestuursrapportage 2024, stelde het algemeen bestuur op 6 december 2024 vast.

1.1 Strategie en resultaten

Waar doen we het voor?

De economische kracht van landen is steeds sterker afhankelijk van het succes van stedelijke regio's. Innovatie, nieuwe werkgelegenheid, de grote woningbouwopgave en duurzaamheid; de uitdagingen en oplossingen voor maatschappelijke opgaven liggen in toenemende mate in stedelijke regio's. Dit is een wereldwijde trend. Concurrentie vindt steeds minder plaats tussen steden binnen landen, maar juist op internationale schaal tussen metropoolregio's. Dit geldt zeker voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag: op wereldniveau bescheiden in omvang, maar wél een van de meest complete regio's ter wereld. De afgelopen jaren zijn de diverse gemeenten in de metropoolregio meer met elkaar verbonden. Zo is het woon-werkverkeer tussen de steden toegenomen. De MRDH stimuleert de bereikbaarheid en verbondenheid in de metropoolregio. Het is een voorwaarde om te komen tot de gewenste versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Vernieuwen economie, verbeteren bereikbaarheid

Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is belangrijk om de regie te pakken op het versterken van de economie. Hoe stimuleer je werkgelegenheid, zodat ervaren werknemers en jong talent meekomen? En hoe krijgen ondernemers een goede uitgangspunt? Zo vraagt innovatie in het midden- en kleinbedrijf om actie. Hoe zorgen we voor voldoende ruimte voor bedrijven in onze regio? Hoe zorgen we voor een betere match tussen de arbeidsmarkt en het onderwijs? Het zijn vragen die een antwoord kregen in de vernieuwde Strategische Agenda van de MRDH die in 2023 werd vastgesteld. De Strategische Agenda is het koersdocument dat leidend is in de samenwerking van de 21 gemeenten die de metropoolregio vormen.

Unieke positie

Wat betreft het verbeteren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie als vervoersautoriteit. De MRDH gaat over het toekennen van de regionale ov-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur. De 21 gemeenten bepalen gezamenlijk met de regionale en nationale partners de investeringen in bereikbaarheid van de regio. In de stedelijke gebieden wordt vooral ingezet op hoogwaardige ov- en betere fietsverbindingen. Zo benutten we de schaarse stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. Op die manier levert de MRDH een bijdrage aan het faciliteren van de grote verstedelijkingsopgave in de metropoolregio. In de minder dichtbevolkte delen van de regio is een groot ov-aanbod niet altijd de beste oplossing. De fiets en een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vragen daar extra aandacht. Maar ook maatwerkvervoer biedt uitkomst. En wat alle inzet met de verschillende modaliteiten verbindt: we zetten in op duurzaam vervoer en veilig verkeer. Dat is ook de inzet voor de mobiliteitsvisie die we met elkaar maken.

1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten

Vanuit de eigen taken en bevoegdheden werkt de MRDH met al zijn partners aan de gezamenlijke uitdagingen. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid is de MRDH vaak leidend via de vaststelling van beleidskaders, daarop aansluitende subsidieregels en concessieverlening in het openbaar vervoer. De MRDH heeft hier wettelijk toegekende taken en een eigenstandige positie. Het vernieuwen van de regionale economie gebeurt in samenwerking tussen de 21 gemeenten, kennisinstellingen en bedrijven. Daarbij zijn de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en InnovationQuarter (IQ) belangrijke partners. Ook biedt de MRDH een platform voor afstemming op het gebied van werklocaties en andere ruimtelijk-economische vraagstukken.

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. Er is een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur, waarin burgemeesters van de 21 gemeenten zitting hebben. Daarnaast zijn er bestuurscommissies, voor Verkeer & Vervoer en voor Economisch Vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 21 gemeenten zitting hebben. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de adviescommissies voor Verkeer & Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat, alsmede de Rekeningcommissie. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2024. De samenwerkende gemeenten worden ondersteund door de werkorganisatie, gevestigd aan de Westersingel te Rotterdam.

De Wet normering topinkomens (WNT) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de (semi)publieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2024: € 233.000 (2023: € 223.000). In overeenstemming met de WNT, ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-algemeen directeur, leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, leden van de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) van de MRDH vermeld in hoofdstuk 4.2.4 WNT-gegevens.

Betrokkenheid gemeenteraden

De gemeenteraden hebben een belangrijke positie binnen de samenwerking van de MRDH. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en in de Rekeningcommissie. De gemeenteraden zijn tevens betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH benoemd staan. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden.

1.3 Samenwerking met partners

Naast het bundelen van de kracht van de 21 gemeenten is samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's zoals Drechtsteden en Leiden, de provincie Zuid-Holland en het Rijk noodzakelijk om de ambities te realiseren. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt vanaf de start nauw samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere overheden, bijvoorbeeld in de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Samenwerking met omliggende regio's en de andere partners vindt plaats zowel bij de strategische trajecten als bij de uitvoering van concrete activiteiten.

Op landelijk niveau werkt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samen met de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Eindhoven en de Groene Metropoolregio (Arnhem-Nijmegen). De MRDH neemt verder deel aan het DOVA (de samenwerking van de twaalf provincies en twee vervoerregio's over openbaar vervoer), het Fietsberaad, het Nationaal Dataportaal Wegverkeer, de Verstedelijkingsalliantie, de Nationale Databank Openbaar Vervoer en aan activiteiten van het landelijk kenniscentrum CROW Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV).

Verder neemt een regionale delegatie deel aan het jaarlijks bestuurlijk overleg van de Zuidelijke Randstad met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Op internationaal niveau werken we onder meer samen met de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en participeren we in Europese netwerken, zoals European Metropolitan Transport Authorities (EMTA) en projecten.

1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2024 wordt afgesloten met een voordelig gerealiseerd saldo van baten en lasten van € 6.613.055.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 5 juli respectievelijk 6 december 2024 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de tweede begrotingswijziging besloot het algemeen bestuur om € 6.000.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen en € 218.650 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV). De dotatie aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen is conform begroting gerealiseerd, waarmee de reserve op het juiste niveau is gebracht. De onttrekking aan de Egalisatiereserve EV is ook conform begroting gerealiseerd.

Na de mutaties in de reserves bedraagt het nog te bestemmen resultaat € 831.705. Dit resultaat heeft betrekking op het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Resultaatbestemming

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om:

1. een bedrag van € 486.366 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2024 aan te vullen;
2. *Voorstel resterende resultaatbestemming van € 345.339 volgt na besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (11 juni 2025).*

Hoofdstuk 2

Programmaverantwoording

-0-0-0-

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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


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


Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren.

Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk.

2.1.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan?

De voortgang van de in de Begroting 2024 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

 *Project loopt volgens begroting*

 *Project loopt niet volgens begroting*

2.1.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

In het programma MoVe werken regionale partners (provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, en gemeente 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)	
Projectbeslissing voor de planning en studiefase van de MIRT-projecten Bereikbaarheid CID-Binckhorst, (Oosterflank) Stadsbrug, Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en station Stadionpark (Oosterflank).	Bereikbaarheid CID Binckhorst Door de uitwerking van de plannings- en studiefase werken wij met de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag, de provincie, het Rijk toe naar een projectbeslissing. Naar verwachting leidt dit in 2026 tot een projectbesluit.
Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Greenport Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam.	In 2024 zijn enkele projecten uit de gebiedsuitwerking Voorne Putten en Haven Rotterdam uitgevoerd. Dit leidt tot een verbetering van de OV, fiets en autobereikbaarheid van Voorne-Putten en Haven Rotterdam. Er zijn voor het Westland verschillende analyses uitgevoerd naar de verbetering van de bereikbaarheid. Dit heeft in 2024 niet geresulteerd in besluitvorming, dit is doorgeschoven naar 2025.
Uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam en Westland.	In 2024 ronden we de verkenning naar HOV Leiden-Zoetermeer (BRT LeiZo) af. Deze verkenning dient als basis voor de verdere uitwerking. In 2024 zijn verschillende varianten voor HOV in Westland verder uitgewerkt. Dit heeft nog niet geresulteerd tot besluitvorming. Onderzoek HOV Zoetermeer-Rotterdam stond in 2024 on hold, indien de actualiteit daar reden toe geeft brengen we dit onderzoek verder in 2025.
Verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de MIRT verkenning Oude Lijn (Viersporigheid Leiden-Dordrecht) en Knooppunten.	Het vaststellen van de Notitie Kansrijke Oplossingen markeert een formele stap naar een voorkeursbeslissing voor de MIRT verkenning Oude Lijn. Naar verwachting zullen afspraken over de voorkeursbeslissing inclusief bekostigingsafspraken in het BO MIRT 2025 worden gemaakt.
Samen met partners uitvoering geven aan het in 2023 herijkte programma MoVe.	In 2024 is onder andere gestart met de Multimodale Adaptieve Onwikkelstrategie (MAOS). In 2024 is de technische inventarisatie afgerond. In 2025 wordt gestart met de analyse fase en het ophalen van verwachting bij inwoners, werknemers en bedrijven in het versterken van de bereikbaarheid. Het doel is het versterken van bereikbaarheid en de ruimtelijk economische economie.

Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar.	Het proces dat de MRDH in 2024 startte voor de ontwikkeling van het Mobiliteitsvisie heeft een droombeeld met concrete keuzes voor de toekomst van mobiliteit in de regio opgeleverd. In 2025 leveren we de mobiliteitsvisie met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar op.
--	---

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)		
Bereikbaarheid CID-Binckhorst: planning en studiefase voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming.		We hebben met de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, provincie Zuid-Holland en het Rijk gewerkt aan de technische uitwerking van de planning- en studiefase om te komen tot een tramverbinding en bereikbaarheidsmaatregelen. De inwonerparticipatie van deze fase is gestart. Het project Bereikbaarheid CID Binckhorst heeft nu als werktitel De Vlietlijn.
Nieuwe Stadsbrug en OV Rotterdam (was: Oeververbindingen regio Rotterdam): planning en studiefase voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een multimodale brugverbinding en een regulier bediend treinstation Stadionpark.		We hebben met de gemeente Rotterdam, de ministeries van IenW en VRO begin 2024 een bestuursovereenkomst ondertekend, waarmee de planning en studiefase van het project gestart is. We hebben onder meer gewerkt aan het voorbereiden van de keuze welke OV-techniek we gaan gebruiken, hoeveel perrons het station Stadionpark krijgt, en aangetoond dat de rivier met een brug veilig en toegankelijk blijft. Ook hebben we afspraken gemaakt over het verwijderen van goederentreinsporen bij het Stadionpark.
Algeracorridor: planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor.		In 2024 heeft het Bestuurlijk Overleg Algeracorridor (BO Algeracorridor) de scope van de planuitwerkingsfase vastgelegd. Centraal staat het verbeteren van de doorstroming voor het wegverkeer met de ombouw van het Capelseplein tot een ongelijkvloerse passage. Daarnaast zijn diverse verbeteringen voor het fietsverkeer afgesproken. Onder voorbehoud van ondertekening van de bestuursovereenkomst begin 2025 is de planuitwerkingsfase opgestart. Volgens de planning wordt deze begin 2027 afgerond.
Algeracorridor: onderzoek op verkenningenniveau naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute.		Tijdens het bestuurlijk overleg van 10 juli 2024 hebben de gemeenten, MRDH en PZH besloten de langzaam verkeerverbinding tussen Capelle en Krimpen (LVV) niet toe te voegen aan de scope van de planuitwerking. Uit het vrij te vallen budget is € 9,5 miljoen naar de Algeracorridor overgeheveld, o.a. voor verbetering van de fietsverbindingen rondom het Capelseplein. De rest van de reservering is vrijgevallen.

<p>Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: het (mede) uitvoeren van studies/uitwerking van het maatregelpakket Voorne-Putten. Daarnaast wordt samen met de andere partners een voortgangsmeter uitgevoerd, waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) wordt gevolgd.</p>		<p>In 2024 is door ons en andere betrokken overheden gewerkt aan de uitvoering van het maatregelpakket gebiedsuitwerking Voorne Putten en Haven Rotterdam ter verbetering van de bereikbaarheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er rijdt sinds december 2024 een bus tussen Schiedam Centrum en Voorne Putten door de Maasdeltatunnel waarvoor de MRDH middelen ter beschikking heeft gesteld waarmee de tolheffing voor de vervoerder wordt gecompenseerd. - De Maasvlaktehopper rijdt sinds december 2024 tussen Brielle, het havenindustriële complex, Maassluis én Maasland waarvoor de MRDH middelen ter beschikking heeft gesteld. - In het BO-MIRT 2024 maakte de regio (waaronder de MRDH) afspraken met het Rijk over de uitwerking & studies van een ongelijkvloerse kruising N57/Nieuweweg. - In 2024 verbeterde de provincie Zuid-Holland de autoverbinding van de Hartelweg naar de A15 (Hartelkruis). - In 2024 rondde de provincie Zuid-Holland de studie naar een fietsverbinding langs de Hartelweg over de Groene Kruisweg af. - De voorbereidende werkzaamheden (uitwerking) voor de fietsverbinding tussen Hellevoetsluis en Spijkenisse (trambaanpad) zijn afgerond. De subsidieaanvraag wordt door het waterschap ingediend waarna de realisatie kan starten.
<p>Gebiedsuitwerking Westland: op basis van geactualiseerde ruimtelijke en economische uitgangspunten met de andere partners invulling geven aan de nadere uitwerking van mobiliteitsmaatregelen (HOV, weg, fiets) voor de (middel-)lange termijn.</p>		<p>We werkten samen met betrokken partijen (gemeente Westland, Gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland, gemeente Maassluis en de MRDH) aan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Een onderzoek naar knelpunten en mogelijke oplossingen, op basis van berekeningen met het verkeersmodel. 2) Een verdiepende verkenning voor Hoogwaardig OV waarin we een voorkeursvariant met een Bus Rapid Transit (BRT) systeem verder onderzoeken en uitwerken. <p>Beide studies zijn vertraagd en worden in 2025 afgerond.</p>
<p>Onderzoek doen naar doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam.</p>		<p>MRDH en de betrokken gemeenten Zoetermeer en Lansingerland hebben in 2024 het onderzoek naar de ontwikkeling van de ZORO-corridor on hold gehouden. Nieuwe kansen en ontwikkelingen voor verstedelijking in deze corridor en onze nieuwe mobiliteitsvisie 2050, kunnen aanleiding geven om in 2025 met nieuwe focus dit onderzoek verder te brengen.</p>
<p>Bijdragen aan de verkenning naar Bus Rapid Transit tussen Leiden en Zoetermeer.</p>		<p>We hebben geadviseerd op het gebied van Bus Rapid Transit (BRT) Leiden – Zoetermeer door het belang van de regio mee te nemen in de verkenning die getrokken werd door de Provincie. De verkenning is afgerond en gaat in 2025 verder in verschillende deelprojecten waarbij</p>

		<p>onder andere verder wordt onderzocht of een doortrekking van de bus naar Station Lansingerland- Zoetermeer wenselijk is.</p>
<p>MIRT verkenning Oude Lijn: bijdragen aan het uitvoeren van de verkenning viersporigheid Leiden-Dordrecht en Knooppunten. Uitwerking Knooppunten is inclusief bestaande knopen Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI en nieuwe stations Rijswijk buiten, Rotterdam Van Nellefabriek en Rotterdam Stadionpark. Uitwerking viersporigheid is inclusief aandacht voor inpassing.</p>		<p>De MRDH heeft eind 2024 samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Provincie Zuid-Holland en gemeenten Rotterdam, Den Haag, Schiedam, Leiden en Dordrecht de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) vastgesteld. In de NKO is opgenomen welke oplossingen voor het openen van vier nieuwe stations (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle, Dordrecht Leerpark), het verbeteren van bestaande stations (Leiden, Laan van NOI, Schiedam Centrum, Dordrecht) en het verhogen van de frequentie van het aantal sprinters tussen Den Haag en Dordrecht, kansrijk zijn en verder worden uitgewerkt en welke oplossingen niet. Dit markeert een formele stap naar een voorkeursbeslissing voor de MIRT verkenning Oude Lijn.</p>
<p>Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar.</p>		<p>MRDH startte in 2024 met de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie voor de 21 samenwerkende gemeenten. Daarbij betrokken we naast alle 21 gemeenten onze directe partners, zoals RET, HTM, EBS, de provincie Zuid-Holland, het Rijk, het Havenbedrijf, en andere stakeholders. Ook voerden we de pilot inwonerparticipatie uit en gingen we onder meer via meereisparticipatie in gesprek met inwoners en reizigers over de toekomst van Mobiliteit.</p> <p>Met de inzet van een bestuurlijk verkenner vooral op het thema 'publieke mobiliteit' is besloten iets meer tijd te nemen voor de besluitvormingsprocedure rondom de mobiliteitsvisie. Uitgangspunt is een gedragen en ambitieuze visie die de urgente opgaven nu en in de toekomst helder adresseert. De start van de zienswijzeperiode is voorzien na de zomer van 2025.</p>
<p>Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van en daarmee extra middelen voor het OV.</p>		<p>In het voorjaar informeerde de MRDH de Kamerleden en onderhandelaars van een nieuw kabinet over de behoefte aan extra middelen voor het openbaar vervoer.</p> <p>In het regeerakkoord is echter opgenomen Specifieke Uitkeringen (SPUKs) over te hevelen aan gemeente/provincie in combinatie met 10% korting. Abusievelijk is hier ook de BDU onder komen te vallen, met als gevolg een gezamenlijke, onwenselijke korting op van 110 mln. (10%) voor de MRDH en de Vervoerregio Amsterdam. Met een besluit van de ministerraad op 11 november 2024 is – als gevolg van intensieve en massieve inzet – de directe bekostiging van de BDU gegarandeerd.</p> <p>Daarmee valt ook de grondslag van de taakstelling weg, via het Kabinet en de Tweede Kamer zetten we hier intensief op in. Onder andere</p>

		hebben we gesprekken met de Staatssecretaris en politieke partijen gevoerd en is een brandbrief aangeboden. Verder is in de media volop aandacht georganiseerd voor dit thema en is een brede maatschappelijke alliantie gebouwd die dat verhaal ondersteunt. In 2025 voeren we met het Rijk vervolggesprekken wat het besluit van de Ministerraad daadwerkelijk financieel betekent.
In samenwerking met de gemeenten Rotterdam en Den Haag, provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat werken we aan een Adaptieve Ontwikkelstrategie Wegen & Fiets gericht op de investeringsopgaven op langere termijn.		In 2024 startten de betrokken partijen met de doorontwikkeling van het Programma Mobiliteit en Verstedelijking (moVe). Dit vervolg geeft een nieuw hoofdstuk aan het eerdere succes waarmee forse investeringen in de infrastructuur zijn geborgd. In het vervolg komen meer grote corridors in de zuidelijke Randstad (trein, metro en drukke tramlijnen) centraal te staan. Daarnaast worden de belangrijkste goederencorridors ook een speerpunt. In 2024 stond de inventarisatie centraal.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Realiseren van 800 km verbeterd regionaal fietspad.	In 2024 heeft de MRDH 23 subsidieaanvragen voor verbeteren van regionale fietspaden verleend of in behandeling genomen.
Realiseren van 90.000 extra fietsparkeerplaatsen (bij OV-knooppunten).	In 2024 heeft de MRDH 1 subsidieaanvraag voor het realiseren van ca. 1.650 fietsparkeerplaatsen bij het OV knooppunt Schiedam Centrum verleend. Vanuit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) is er een landelijke opgave in het realiseren van fietsparkeerplaatsen. Als MRDH hebben we daarin een aanjagende en subsidiërende rol richting de gemeenten. Het geformuleerde resultaat betreft de periode tot 2040.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Regionale fietsagenda (middel)lange termijn		
Het vaststellen van de regionale fietsagenda en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsagenda met bijbehorende financieringsstrategie.		De MRDH stelt geen regionale fietsagenda en uitvoeringsagenda op: <ul style="list-style-type: none"> • We constateerden dat er geen extra middelen vanuit het Rijk beschikbaar komen voor de uitvoering van fietsmaatregelen. Het opstellen van een fietsagenda naast het reeds bestaand regionaal fietsbeleid heeft daarom geen toegevoegde waarde. • Daarnaast hebben veel gemeenten maar weinig capaciteit beschikbaar om naast de lopende fietsprojecten nieuwe projecten in voorbereiding te nemen.
Het mogelijk maken van het uitbreiden van het regionale fietsnetwerk door overzicht en inzicht te verschaffen en advies te geven aan wegbeheerders.		Bij veel gemeenten is er beperkte capaciteit om naast de lopende fietsprojecten nieuwe projecten in voorbereiding te nemen.
Lobby voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk vanuit het Rijk.		De MRDH heeft vijf voorstellen ingediend bij het Rijk voor een Rijksbijdrage. In het BO MIRT van 2024 heeft het Rijk besloten tot een bijdrage van 1,5 miljoen inclusief BTW voor de doorfietsroute Zoetermeer-Rotterdam. Daarnaast heeft het Rijk besloten dat voor de doorfietsroute Delft-Rotterdam Alexander in aanmerking komt voor een financiële bijdrage van het Rijk mits dit inpasbaar is in de beschikbare inzet van Rijkswaterstaat voor het Fietsecoduct A13. MRDH dient in 2025 voor beide routes een subsidieverzoek in onder de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur.

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Onderzoek en een aanpak voor de verbetering van de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio.	Het onderzoek naar de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden van regionaal belang is uitgevoerd. 34 Gebieden van regionaal belang zijn geïnterpreteerd en er is aangetoond dat inwoners van de MRDH één van deze gebieden wel binnen 25 minuten fietsen of 45 minuten met het OV kunnen bereiken. Wel zijn er een aantal gebieden die slecht bereikbaar zijn met het OV. De metrohalte Rodenrijs is ingericht als Groene Halte en is onderdeel van een pilot waarvan het doel is de haalbaarheid van het breder uitrollen van het concept Groene Haltes te onderzoeken. Een aanpak volgt hierna.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden		
Uitwerking geven aan de resultaten van het onderzoek dat in 2023 is uitgevoerd naar de bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden.		We hebben in overleg met betrokken overheden het onderzoek naar de bereikbaarheid van recreatie en natuurgebieden afgerond. In onze Strategische Agenda is dit thema nadrukkelijk geadresseerd om de leefkwaliteit in de drukke regio te versterken. 34 Gebieden van regionaal belang zijn geïnterpreteerd en aangetoond is dat de bereikbaarheid binnen 25 minuten met de fiets en 45 minuten met het OV redelijk tot goed is. De vervolgaanpak wordt gecombineerd met aanpak haalbaarheidsstudie groene OV haltes.
Verkennen van de haalbaarheid van het concept "Groene OV-haltes".		We nemen met de gemeente Rotterdam, Provincie Zuid-Holland, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en RET deel aan de pilot Groene Haltes rondom en in Rotterdam. In mei 2024 is de openingshandeling van Groene metrohalte Rodenrijs geweest. De realisatie van de pilothalte Romeynshof is vertraagd doordat de gemeente Rotterdam meer tijd neemt voor de gebiedsaanpak terplekke. Daarnaast is een tekort aan projectleiders reden voor vertraging van de realisatie van groene halte Rhoon. De gemeente Albrandswaard heeft nu ter ondersteuning MRDH support ingeschakeld.
Opstellen van een of meer kansenkaarten voor fiets.		Het opstellen van een aparte kansenkaart voor Midden Delfland is niet uitgevoerd in 2024. Het verbeteren van de mogelijkheden voor fietsverkeer in Midden-Delfland vormt onderdeel van de 'Gebiedsgerichte opgave Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) Midden-Delfland'

		opgesteld door de Landschapstafel BPL Midden-Delfland en wordt als meekoppelkans bij de inpassing van de viersporigheid tussen Delft en Schiedam in de MIRT Verkenning Oude Lijn verkend. Bij besluitvorming over het voorkeursalternatief voor de MIRT Verkenning Oude Lijn, naar verwachting eind 2025, worden nadere afspraken gemaakt over de meekoppelkansen.
--	--	--

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling en economische locaties

Adviseren over het verbeteren van de bereikbaarheid bij gebiedsontwikkeling 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.	In 2024 is door de Hoekse Lijn Partners een bijdrage toegekend aan een pilotproject Groen en Recreatie. Het gaat om o.a. het vormgeven en het maken van informatiepanelen voor groen en recreatie langs de haltes van de Hoekse Lijn, te beginnen bij Vlaardingen. Daarnaast spraken partijen af om te blijven samenwerken langs de Hoekse Lijn, los van het formele samenwerkingverband. De samenwerking in de vorm van de Hoekse Lijn Partners is naar tevredenheid afgerond.
Uitwerking voor de verbetering van de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.	Doordat wij advies en inbreng leveren bij de Novex Zuidelijke Randstad en Novex Rotterdamse Haven met onder meer het Havenbedrijf, individuele gemeenten en waterschappen werken we aan de verbetering van de bereikbaarheid van de economische locaties in de regio. Ook keken we samen met gebiedsprogramma MoVe vooruit naar een nieuwe regionale propositie voor de bereikbaarheid van alle ruimtelijke opgaven.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties		

<p>Adviseren over bereikbaarheidsmaatregelen in het samenwerkingsverband Hoekse Lijn partners, gericht op duurzame ontsluiting van gebiedsontwikkeling en woningbouwlocaties langs de Hoekse Lijn.</p>		<p>De gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, en Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en MRDH spraken af om te blijven samenwerken langs de Hoekse Lijn. De samenwerking in de formele vorm van Hoekse Lijn Partners is naar tevredenheid afgerond. Met de realisatie van de Hoekse Lijn zijn kansen ontstaan voor gebiedsontwikkeling rondom deze OV-verbinding die gezamenlijk zijn geïnventariseerd en op initiatief van MRDH tot een agenda van de individuele gemeenten zijn gemaakt.</p>
<p>Adviseren bij ruimtelijke tafels waar mobiliteit en verstedelijking onderwerp van gesprek is.</p>		<p>De MRDH draagt bij aan de uitwerking en het opstellen van uitvoeringsagenda's van Novex Zuidelijke Randstad en Novex Rotterdamse Haven. In 2024 stelde het BO Verstedelijkingsalliantie het jaarplan voor 2025-2026 vast.</p>

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

Programma metropolitane fietsroutes (MFR)

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
<p>Circa 100 km metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.</p>	<p>Door de uitvoering van programmamanagement Metropolitane Fietsroutes en procesbegeleiding in de verkenningsfase is de realisatie van de routes dichterbij gebracht. De routes die richting 2026 worden gerealiseerd hebben tezamen een totale lengte van ongeveer 65 km.</p>

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)		
<p>Invulling geven aan programmamanagement door het ondersteunen van de samenwerking tussen gemeenten en wegbeheerders tijdens de uitwerking en realisatiefase, het monitoren van de voortgang en het borgen van de kwaliteit van de fietsroute.</p>		<p>Voor het programmamanagement van de Metropolitane Fietsroutes voerde de MRDH de volgende activiteiten uit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. We hebben de evaluatie van het programma afgerond en de uitkomsten en aanscherpingen in het programma gedeeld en besluitvorming georganiseerd in de BcVa. 2. We hebben (frequenter) ambtelijke stuurgroepen en bestuurlijke overleggen georganiseerd om de voortgang per route te bespreken. 3. We hebben 1-op-1 gesprekken gevoerd met gemeenten om gebrek aan voortgang te bespreken. 4. We hebben ondersteuning geboden bij participatietrajecten en besluitvorming in gemeenten. 5. We hebben ondersteuning geboden bij het indienen van subsidieaanvragen.
<p>Maken van maatwerkafspraken voor routes waarvan de samenwerkingsovereenkomst (SOK) in 2023 is ondertekend.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Voor de Metropolitane Fietsroute (hierna te noemen MFR) Delft-Rotterdam Alexander zijn drie maatwerkafspraken in concept gereed: Gelatinebrug, Varenbrug, fietsecoduct A13. Deze worden vastgesteld in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in 2025. 2. Voor de MFR Westland-Rotterdam worden drie maatwerkafspraken gemaakt: <ul style="list-style-type: none"> - de concept maatwerkafpraak met gemeente Schiedam is gereed. - De concept maatwerkafpraak met gemeente Maassluis is niet gereed, omdat de gemeenteraad van Maassluis in september 2024 een besluit heeft genomen over het realiseren van een alternatief tracé. - De concept maatwerkafpraak met gemeente Rotterdam is nog niet gereed omdat de West-Kruiskade tevens onderdeel is van het Plan Toekomstvast Tramnet en hier nog integrale afstemming over nodig is met gemeente Rotterdam en RET. 3. Voor de MFR Zoetermeer-Rotterdam is nog geen maatwerkafpraak gemaakt over de Hellingbaan ter hoogte van station

		<p>Lansingerland/Zoetermeer omdat de uitwerking van deze complexe schakel on hold staat.</p> <p>4. Voor de MFR Ridderkerk-Rotterdam zijn nog geen maatwerkafspraken vastgesteld. De wegbeheerders van de MFR Ridderkerk-Rotterdam zijn bezig met voorlopige ontwerpen voor de complexe schakels aan de route. Na afronding van deze ontwerpen worden maatwerkafspraken vastgesteld.</p>
Ondersteunen van gemeenten en wegbeheerders bij ontwikkeling van bewegwijzeringsplan en uitvoer Fietsstimuleringsplan dat eerder met gemeenten en Zuid-Holland Bereikbaar is opgesteld.		<p>Wegbeheerders geven opdracht aan de Nationale Bewegwijzeringsdienst voor het opstellen van een doelenplan en bewegwijzeringsplan voor de Metropolitane Fietsroutes. Bewegwijzeringsplannen zijn nog niet opgesteld omdat de focus bij gemeenten lag op uitwerking van een definitief ontwerp en subsidieaanvraag.</p> <p>Voor de Metropolitane Fietsroutes is nog geen fietsstimuleringsplan opgesteld.</p>
Het opstellen en uitvoering geven aan het communicatieplan uit 2023 voor verdere profilering binnen en buiten het werkgebied van het Metropolitane Fietsprogramma.		<p>We hebben samen met gemeente Den Haag het Nationaal Fietscongres gehost in juni 2024. Het programma Metropolitane Fietsroutes is op dit tweedaagse congres onder de aandacht gebracht. Daarnaast zijn we betrokken bij de actualisatie van de inspiratiegids doorfietsroutes (opdrachtgever CROW), waar het programma een plek krijgt in de gids.</p>

Smart mobility, MaaS en programma AVL

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.	MRDH nam deel aan het project Xcarcity, voerde het programma automatisch vervoer uit, werkte aan deelmobiliteit, verzorgde de digitaliseringsopgave verkeersdata, verleende subsidies voor intelligente verkeerslichten en wachtrijvoorspeller voor vracht in de haven. Hiermee leerden we samen met gemeenten en vervoerders wat wel en wat niet werkt. MRDH heeft geprobeerd om werkende innovaties die bijdragen aan de betere doorstroming van verkeer en benutting van het netwerk in primaire processen te verankeren. Een voorbeeld is de reis en

	routeinformatie die steeds beter wordt met behulp van betere digitale informatie.
--	---

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Smart mobility, MaaS en programma AVL		
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.		<p>Bij het delen van kennis over Smart Mobility gaat het om innovatieve ontwikkelingen in dataverwerking, zelfrijdende auto's, automatisering in verkeers- en mobiliteitsmanagement en nieuwe mobiliteitsdiensten.</p> <p>Projecten die we doen:</p> <ol style="list-style-type: none"> overleg met gemeenten over slimme verkeerslichten met toepassingen om fietsers / ov / vracht en nood- en hulpdiensten te prioriteren; Bijeenkomst met gemeenten over inrichten van stomp principe bij verkeerslichten overleg met serviceproviders over doorgifte van reis en routeinformatie. Dit is teruggekoppeld naar de gemeenten; data en digitalisering; Er is een subsidie verleend aan het havenbedrijf waarbij chauffeurs een melding ontvangen als er wachtrijen zijn bij de terminal. Om de wegen niet te blokkeren worden wachten ze bij een parkeerplaats. d.deelmobiliteit: bijeenkomsten over uniforme gemeentelijke regelgeving hoe om te gaan met vergunningen voor deelmobiliteit zijn georganiseerd.
Afronding van lopende AVL-projecten en continueren kennisontwikkeling (landelijk).		<p>De zelfrijdende bus "Cavidor" heeft als pilot op het remise terrein van de RET zelfrijdend gereden.</p> <p>Na de RET-aanbesteding arriveerde de zelfrijdende bus van Karsan eind 2024 in Nederland. MRDH, gemeente Rotterdam, RET, de airport en DAM shuttle BV werken gezamenlijk aan de implementatie.</p> <p>MRDH heeft bij het rijk aandacht gevraagd voor duidelijke toelatingseisen voor zelfrijdend vervoer en versnelling van eventueel benodigde aanpassing van landelijke wetgeving. Hiervoor is door de MRDH samen met andere regio's een bestuurlijke brief geschreven. De antwoorden op onze vragen zijn in december verwoord in de kamerbrief "Stand van zaken voertuigautomatisering".</p>

		<p>In het programma Verantwoorde introductie zelfrijdende voertuigen is kennis met andere stakeholders gedeeld.</p> <p>De leverancier van de parkshuttle heeft aangegeven dat het rijden in gemengd verkeer niet mogelijk is. Dat betekent dat het originele plan voor de doortrekking van de parkshuttle niet mogelijk is. Door extra woningbouw is uitbreiding van de parkshuttle wel nodig. Samen met Transdev en de gemeente Capelle aan den IJssel zijn scenario's opgesteld die uitgewerkt moeten worden.</p>
Uitvoering geven aan de afspraken uit de digitaliseringsopgave.		<p>Met goede overheidsdata voor verkeer en vervoer kunnen verkeersdeelnemers via producten van serviceproviders hun reis beter plannen. MRDH heeft opdracht gegeven aan Zuid Holland Bereikbaar om het regionaal datateam te organiseren. Zij helpen de gemeenten met het op orde krijgen van de data. Bijvoorbeeld data over wegwerkzaamheden, brugopeningen, schoolzones en maximum snelheden.</p> <p>Onduidelijkheid over de landelijke scope, personeels- en budgettekorten bij gemeenten en personeelsverloop hebben voor vertraging gezorgd. Ondertussen is Europese wetgeving aangenomen. Er is alleen nog budget voor 2025.</p>

Programma duurzame mobiliteit

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO2, stikstof en fijnstof.	Door de verschillende thematische bijeenkomsten voor zowel ambtenaren als bestuurders over onderwerpen als regionale samenwerking op ZE-zones en deelmobiliteit is kennis gedeeld en samenwerking aangejaagd.

<p>Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.</p>	<p>In 2024 zijn nu 123 ZE bussen van de in totaal ca 535 bussen elektrisch aangedreven. Deze rijden bij EBS, RET en HTM. In 2024 zijn geen nieuwe ZE bussen in de dienstregeling genomen.</p> <p>Circa 50 ZE bussen van HTM konden niet op tijd geleverd worden door de bussenfabrikant waardoor instroom in de dienstregeling nu gepland staat voor Q1 en Q2 2025.</p> <p>Ook de instroom van de 3e tranche van ZE bussen van de RET is vertraagd (juni 2027) waardoor er in 2024 circa 50 bussen minder instromen. Daardoor ontstaan in de loop van 2025 problemen rond de inzetbaarheid van een deel van de dieselvloot (betrouwbaarheid 27 stuks, 16 jaar oude dieselbussen). RET lost dit op door versneld 27 ZE bussen te bestellen die in het 4e kwartaal 2025 beschikbaar zijn. Voor de restantopgave gaan we in 2025 in overleg met de RET om afspraken te maken over aantallen en instroomdata ZE bussen.</p>
---	---

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
<p>Programma Duurzame Mobiliteit</p>		
<p>Effectbepaling van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke- en MRDH-maatregelen in relatie tot de Europese- en Nationale doelstelling 55% CO₂-reductie in 2030.</p>		<p>Voor het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit is een effectbepaling uitgevoerd. Met de maatregelen die gemeenten nu uitvoeren wordt in 2030 19% CO₂ gereduceerd. Daarmee dragen we bij aan de Europese- en Nationale doelstelling 55% CO₂-reductie. In 2025 voeren we een nieuwe effectbepaling uit.</p>
<p>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.</p>		<p>In 2024 hebben we een plan van aanpak regionale samenwerking op ZE-zones opgeleverd, dat is vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Dit plan is in 2024 deels uitgevoerd. Hier gaan we - samen met een werkgroep ZE-zones - in 2025 mee verder. We hebben contact onderhouden met gemeenten en provincies in de nationale netwerken van onder andere VNG en IPO en delen de kennis en ervaring die we daar hebben opgedaan uit de rest van het land met de gemeenten via het ambtelijk overleg en het digitaal platform over duurzame mobiliteit. We delen lokale en regionale kennis door middel van ambtelijke overleggen duurzame mobiliteit, waarin ambtenaren van de 21 gemeenten samenkomen om hun kennis en ervaring op het gebied van duurzame mobiliteitsprojecten met elkaar te delen.</p>

Bestuurlijke betrokkenheid en ambassadeurschap organiseren via het bestuurlijk kernteam duurzame mobiliteit en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.		In een themabijeenkomst voor bestuurders werd de potentie van zero emissie stadslogistiek voor de regio besproken, waarin bestuurders de wens uitspraken regionaal te willen samenwerken op dit thema. Het in juli vastgestelde plan van aanpak voor regionale samenwerking op het gebied van ZE-zones is een direct resultaat van deze themabijeenkomst. In een 2 ^e themabijeenkomst voor bestuurders bespraken we de regionale ambitie voor deelmobiliteit. Direct resultaat is een haalbaarheidsstudie naar de uitvoer van een pilot over een publiek regionaal deelfietsensysteem.
Inspiratie en advisering over duurzame mobiliteit door de denktank duurzame mobiliteit.		De denktank heeft het bestuurlijk kernteam geïnspireerd met en het team uitgedaagd tot een strategisch gesprek over duurzame mobiliteit. Die inzichten worden meegenomen in de mobiliteitsvisie.
Voortgang van de instroom van de emissievrije bussen in de concessies monitoren. In 2024 verwachten we een instroom van 100 emissievrije bussen.		In 2024 zijn nu 123 ZE bussen van de in totaal ca 535 bussen elektrisch aangedreven. Deze rijden bij EBS, RET en HTM. In 2024 zijn geen nieuwe ZE bussen in de dienstregeling genomen. Circa 50 ZE bussen van HTM konden niet op tijd geleverd worden door de bussenfabrikant waardoor instroom in de dienstregeling nu gepland staat voor Q1 en Q2 2025. Ook de instroom van de 3e tranche van ZE bussen van de RET is vertraagd (juni 2027) waardoor er in 2024 circa 50 bussen minder instromen. Daardoor ontstaan in de loop van 2025 problemen rond de inzetbaarheid van een deel van de dieselvloot (betrouwbaarheid 27 stuks, 16 jaar oude dieselbussen). RET lost dit op door versneld 27 ZE bussen te bestellen die in het 4e kwartaal 2025 beschikbaar zijn. Voor de restantopgave gaan we in 2025 in overleg met de RET om afspraken te maken over aantallen en instroomdata ZE bussen.
Mogelijk vervolg van het onderzoek naar het terugwinnen van remenergie.		We hebben met de HTM en RET succesvol gewerkt aan het onderwerp netcongestie en OV, waar we een pilot bij de RET hebben opgeleverd begin 2025 (de Energiebank). Deze pilot, en nog enkele andere van de RET en de HTM, bieden grote kansen voor opschaalbaarheid. In 2025 zal dit een vervolg krijgen in een plan netcongestie en OV, inclusief het sluiten van een akkoord met het Rijk over netcongestie en OV.
In het kader van het programma duurzame mobiliteit monitoren we jaarlijks de reductie van CO ₂ , stikstof en fijnstof. Het regionaal maatregelenpakket is primair gericht op de reductie van CO ₂ .		We voeren de effectbepaling voor duurzame mobiliteit tweejaarlijks uit. In 2023 is een effectbepaling gepubliceerd.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit.	Via het rijksprogramma Natuurlijk Deelmobiliteit hebben we actief informatie gedeeld met MRDH gemeenten. Daarnaast zijn er individuele gesprekken gevoerd met gemeenten, en gemeenten gezamenlijk. Tenslotte is een enquête gehouden over de wensen voor deelmobiliteit. Dit heeft geleid tot het toepassen van landelijke richtlijnen door gemeenten. Ook heeft dit geleid tot het inzicht dat deelmobiliteit gemeentegrensoverschrijdend moet worden opgepakt.

Wat deden we daardoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Deelmobiliteit in de regio		
Het verder vormgeven van de (kennis)makelaarsrol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.		<p>HUBS / overstappunten: Door deelname aan xcarcity kijkt MRDH samen met TU Delft, gemeente Barendrecht en Rotterdam naar hub ontwikkelingen bij nieuwbouw.</p> <p>Mobility as a service: Samen met Amsterdamse regio en het ministerie is gebrainstormd tijdens het MRA smart mobility congres over Maas: hoe nu verder.</p> <p>Deelmobiliteit: Op initiatief van de gemeente Den Haag, Rijswijk, Leidschendam Voorburg en Pijnacker Nootdorp, Zoetermeer is er gezamenlijkoverleg over het beleid voor deelmobiliteit. Gesprek gaat tevens over de nieuwbouw voor een regionale pilot voor een publiek deelfietsensysteem. In 2025 wordt hierover</p>
Verbinding leggen met landelijk programma deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) voor harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.		<p>Samen met Delft, Den Haag en Rotterdam volgden we de ontwikkelingen en participeren we in werkgroepen zoals marktordening, data, gebruikersonderzoeken</p> <p>Veel kennisvragen. Daarnaast zorgt harmonisering van regelgeving voor duidelijkheid voor gemeenten en leveranciers. Opgeleverde producten: rapport marktordening deelmobiliteit, landelijke monitor deelmobiliteit Deze rapporten zijn input voor het beleid van MRDH en gemeenten.</p>

Nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit voor de harmonisatie van beleid en eisen deelmobiliteit.		Met besluit van de bestuurscommissie vervoersautoriteit in juni 2024 is de actie over harmonisatie vergunningen deelmobiliteit afgerond. MRDH gemeenten hebben aangegeven de landelijke conceptverordening te gaan gebruiken voor de uitwerking van eisen aan deelmobiliteitsaanbieders. Gemeente Delft, Rotterdam en Den Haag doen dit nu al.
Organiseren regionaal overleg deelmobiliteit, MaaS en Hubs (4x per jaar).		Periodiek zijn er bijeenkomsten met gemeenten voor kennisdeling en actuele ontwikkelingen op het gebied van Mobility as a service, deelmobiliteit en hubs / overstappunten georganiseerd.
Toewerken naar een nationale kennisbank deelmobiliteit.		Voor Deelmobiliteit staat het dashboard deelmobiliteit hier : https://dashboarddeelmobiliteit.nl/ Via het nationaal programma deelmobiliteit (Natuurlijk! Deelmobiliteit is er een website met kennisbank: https://natuurlijkdeelmobiliteit.nl/ De afgeronde kennisproducten van de MRDH worden hier ook op geplaatst.

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.	Met de verschillende aanpakken (gedrag, logistiek, werkgeversaankpak) en in de verschillende gebieden (Haaglanden, Rotterdam en Zuid-Hollandse eilanden) geeft Zuid-Holland Bereikbaar uitvoering aan mobiliteitsmanagement voor duurzame gedragsverandering van reizigers. Inzet is om de tijdelijke beheer- en onderhoudswerkzaamheden te benutten en de aanpakken zo in te zetten dat reizigers worden gestimuleerd ook na afronding van de werkzaamheden een duurzaam alternatief kiezen.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar		
Zuid-Holland Bereikbaar opdracht geven om mobiliteitsmanagement in de regio nader uit te werken en uit te voeren.		<p>We zijn opdrachtgever van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, ProRail B.V., Provincie Zuid-Holland, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Het gezamenlijke programma Zuid-Holland Bereikbaar heeft als doel de bereikbaarheid te borgen (acceptabele hinder) en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland.</p> <p>Zuid-Holland Bereikbaar heeft een start gemaakt met het opstellen van een ontwikkelagenda mobiliteitsmanagement. Hierbinnen valt de gedragsaanpak, werkgeversaanpak en de logistieke aanpak. MRDH stelt in dit kader haar kennis beschikbaar.</p> <p>In het jaarplan 2024 heeft ZHB voor de MRDH een aanvullend budget opgenomen van € 177.126. ZHB gaat hiervoor fietsprobeerpoools uitvoeren. ZHB kan de opdracht echter niet meer geheel in 2024 uitvoeren.</p>
Samenwerken met de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar bij het realiseren van duurzame gedragsveranderingen, hetgeen mede bijdraagt aan de klimaatdoelen.		<p>In de samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, ProRail B.V., Provincie Zuid-Holland, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam N.V en Zuid-Holland Bereikbaar zijn de accounthoudersoverleggen, regiegroepoverleggen en stuurgroepoverleggen van belang. Een belangrijk product was het jaarplan 2024 dat door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit is goedgekeurd. In het jaarplan heeft ZHB beschreven welke activiteiten zij doen op het gebied van onder andere duurzame gedragsverandering (mobiliteitsmanagement). Concreet werkt ZHB aan het verder uitbouwen van het werkgeversnetwerk en het uitvoeren van mobiliteitsscans bij werkgevers. In 2024 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit ook het jaarplan 2025 vastgesteld.</p>
Actief deelnemen aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement en Logistiek en de gebiedsteams in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.		<p>We participeren in drie gebiedstafels binnen de metropoolregio (Rotterdam en omgeving, Haaglanden inclusief Westland en Zuid-Hollandse Eilanden en havengebied). Samen met de gebiedspartners werken we aan de invulling van de gebiedsgerichte aanpakken. Ook nemen we deel aan klankbordgroepen over de inzet van mobiliteitsmanagement en logistiek, waarin gezamenlijk wordt gewerkt</p>

	<p>aan een ontwikkelagenda voor mobiliteitsmanagement (incl. Logistieke) als input voor het op te stellen meerjarig werkplan 2026-2030</p> <p>Kanttekening: ZHB heeft, als gevolg van personele wisselingen, in 2024 geen gebiedstafel 'Haaglanden inclusief Westland' georganiseerd. Om die reden staat deze actie op oranje. Wel hebben enkele overleggen met het voorbereidend kernteam Haaglanden inclusief Westland plaatsgevonden, waarin wij hebben meegedacht over de procesmatige en inhoudelijke invulling van de gebiedstafel. Inmiddels pakt MRDH een stevigere rol in de genoemde gebiedsaanpakken waarbij de inzet zich richt op het verbinden van partijen rondom de hoofdpogave om beleid en uitvoering te koppelen</p>
--	---

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 vervoersplannen 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 vervoersplannen op voor verbeteringen aan het OV en voeren de verbeteringen uit. De vervoerders doen, conform de afgesloten concessies, voorstellen en gemeenten adviseren vanuit lokaal perspectief op de vervoersplannen. 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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Een verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.	<p>De vervoerders hebben de vervoerkundige voorstellen uitgevoerd waarover de gemeenten hebben besloten tijdens de herijkingsmomenten OV en Corona. Daarbij waren vraag en aanbod zoveel mogelijk op elkaar afgestemd, met de kanttekening dat personeelsproblemen hebben geleid tot een lager aanbod dan contractueel afgesproken door MRDH.</p> <p>Om de capaciteitsknelpunten op enkele ritten in de spits op lijn 43, 44 en 45 op te lossen heeft EBS geleed materieel ingezet.</p> <p>We gaven subsidie aan de gemeente Rotterdam voor het project HOV Maastunnel; in april 2024 kon RET hierdoor starten met de vernieuwde, nu hoogwaardige, buslijn 44.</p>

	<p>Ook heeft RET in 2024 de bediening van Rotterdam The Hague Airport verbeterd. Buslijn 33 ging in het weekeinde weer elk kwartier naar en van metrostation Meijersplein/Airport rijden (uitgezonderd zondagochtend). Daarmee verdubbelde de frequentie naar en van het vliegveld.</p> <p>Daarnaast werden enkele ritten aan het begin en einde van de dag die voorheen begonnen of eindigden bij de Airport, verlengd naar metrostation Meijersplein/Airport.</p> <p>Omdat de personeelstekorten afnamen was HTM in 2024 in staat om de dienstregeling met enkele stappen te verbeteren richting de beoogde situatie.</p> <p>In 2024 onderzochten HTM, Zoetermeer en MRDH de vervoerontwikkeling op de Krakeling Zoetermeer (lijn 3). Er zijn oplossingsrichtingen in beeld gebracht om vervoerwaarde in balans te brengen met de inzet.</p>
--	--

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
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		
Het vergroten van de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt.		<p>We hebben in 2024 gemonitord of het noodzakelijk was om de vervoercapaciteit te vergroten. In 2024 was het in relatie tot de vervoerkundige voorstellen nog niet nodig om de vervoercapaciteit structureel te vergroten. In 2024 werd door MRDH aan diverse projecten met de gemeente Den Haag en HTM (INTHR) en met de gemeente Rotterdam en RET (Metronet/Gekoppeld Rijden) gewerkt om de vervoercapaciteit op termijn te vergroten.</p> <p>In 2024 is de keervoorziening bij Pijnacker Zuid gereed gekomen waarmee een frequentieverdubbeling op metrolijn E in de spitsen tussen Pijnacker Zuid en Rotterdam mogelijk is geworden. Doordat er in 2024 nog onvoldoende personeel en materieel beschikbaar was bij de RET, is in 2024 de frequentieverdubbeling/verhoging nog niet ingevoerd.</p>

		De MRDH startte in 2024 met het opstellen van de mobiliteitsvisie. In deze mobiliteitsvisie heeft deze activiteit een plek gekregen in de vorm van het thema 'publieke mobiliteit'.
Voortzetten van de samenwerking tussen vervoerders en MRDH in de InnOVatieroute met praktische innovatie voor reizigers.		In 2024 werkten we met RET, HTM en EBS samen in de InnOVatieroute. Er is ingezet op het uitdagen van start-ups om te komen met innovatieve oplossingen en concrete pilots om het OV verder te verbeteren. We organiseerden daartoe een Matchmakingsdag. Denk aan apps om reizigersbeleving te meten, vergroten van reizigersbeleving op tramhaltes en het werven van buschauffeurs onder statushouders. Ook pictogramseinen voor de tram zijn getest. Met HTM, RET, EBS kwamen we in 2024 een voorzetting van de InnOVatieroute overeen voor de periode 2025-2027.

2.1.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

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

Regionaal basisnetwerk fiets

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).	Met het verlenen van 23 subsidies in 2024 aan de verschillende wegbeheerders is een deel van de regionale fietspaden kwalitatief verbeterd.

Vaststellen van een Regionale fietsagenda en daaruit voortvloeiende uitvoeringsagenda.	De MRDH heeft geen regionale fietsagenda en uitvoeringsagenda opgesteld: <ul style="list-style-type: none"> • We constateerden dat er geen extra middelen vanuit het Rijk beschikbaar komen voor de uitvoering van fietsmaatregelen. Het opstellen van een fietsagenda naast het reeds bestaand regionaal fietsbeleid heeft daarom geen toegevoegde waarde. • Daarnaast hebben veel gemeenten maar weinig capaciteit beschikbaar om naast de lopende fietsprojecten nieuwe projecten in voorbereiding te nemen.
--	---

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Regionaal Basisnetwerk fiets		
Het mogelijk maken van het uitbreiden van het regionale fietsnetwerk door overzicht en inzicht te verschaffen en advies te geven aan wegbeheerders.		We geven invulling aan het uitbreiden van het regionale fietsnetwerk door advisering en het verstrekken van subsidies aan wegbeheerders voor ontbrekende schakels van het in 2023 vastgestelde basisnetwerk fiets en de metropolitane fietsroutes.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe hebben de activiteiten bijgedragen aan de resultaten?
Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.	Voor 2024 zijn door wegbeheerders 49 subsidieaanmeldingen in de categorie Verkeersveiligheid gedaan. Dit aantal is in lijn met de doelstelling van 160 projecten in vier jaar. Omdat een aanmelding vaak betrekking heeft op meerdere locaties of over meerdere campagnes is het totaal aantal maatregelen 215.

	De onderverdeling zijn als volgt: er zijn 140 infrastructurele maatregelen aangevraagd en 75 verkeersveiligheidsmaatregelen hadden betrekking op communicatie en/of voorlichting om het gedrag te veranderen. Alle MRDH-gemeenten hebben één of meerdere infra- of gedragsprojecten in de categorie Verkeersveiligheid aangemeld.
Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.	Het programmamanagement zet in op het informeren en activeren van scholen om deel te nemen aan het programma SCHOOL op SEEF. Het totaal aantal deelnemende scholen aan SCHOOL op SEEF is gelijk gebleven en is 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs-scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.	Het aantal deelnemende scholen aan Totally Traffic is gestegen naar 102 scholen (42%), dankzij de acquisitie door de accountmanager Totally Traffic.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid		
Programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025		Het programmamanagement rond het Regionale Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025 leidde tot meer inzet van gemeenten op verkeerseducatieprojecten en campagnes. Het aantal actieve gemeenten was 16 ten opzichte van 6 in 2023. De reeds actieve gemeenten vergrootten hun aantal activiteiten. Een voorbeeld van afstemming en een gezamenlijke aanpak; de gemeenten Voorne aan Zee, Nissewaard en het Waterschap Hollandse Delta verzorgen samen de campagnes op Voorne-Putten.
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico-gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.		De gemeenten hebben tools als VIA-ongevallenstatistiek en MoviMaps-snelheden ter beschikking om verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen, uitvoeren en monitoren. Daarnaast ondersteunen we de gemeenten met de inzet op programmamanagement om projecten gericht op verkeersveilig gedrag uit te voeren. En leverden we input op concept beleidsplannen van de gemeenten, om verkeersveiligheidsaspect voldoende te verankeren. In 2024 zijn vijf goed bezochte bijeenkomsten van het MRDH (thema)overleg Verkeersveiligheid georganiseerd.

		Gedurende het jaar is 6 maal de MRDH-nieuwsbrief Verkeersveiligheid verspreid. .
Periodieke terugkoppeling van de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.		We informeerden de bestuurscommissie op 23 oktober over de ontwikkeling van de ongevalscijfers in de metropoolregio. In aanvulling daarop verspreidden we onder de ambtenaren een viewer die per gemeente inzicht geeft in de aantallen en ontwikkelingen van verkeersslachtoffers in de periode 2021 t/m 2023.
Afronden van de pilots optimalisering Verkeershandhaving.		De pilots in gemeenten Westland en Pijnacker-Nootdorp zijn afgerond en zorgden voor meer interne afstemming en afstemming van activiteiten. Het optimaliseren van de verkeerhandhaving vergroot de kennisdeling tussen en het integraal uitvoeren van verkeersveiligheidsacties door de Regionaal Verkeershandhavingsteams en Basisteams van de politie en de gemeenten. MRDH participeerde in de landelijke Werkgroep Propositie verkeershandhaving. Naar aanleiding van de propositie van de G4 voor extra mogelijkheden voor handhaving door gemeenten wordt gezocht naar meer en/of andere inzet op verkeershandhaving.
Monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.		MRDH monitorde de regionale streefwaarden van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Hieruit blijkt dat de streefwaarden niet gehaald worden. Samen met de gemeenten onderzoeken we de oorzaken hiervan en komen in 2025 tot voorstel om de doelen te behalen.
Met partners ontwikkelen en uitvoeren van meer gedragscampagnes onder meer gericht op jongeren en risicogedragingen.		In 2024 voerde het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland het programma #impact voor jonge bestuurders uit. De aanleiding voor "#impact, veilig verkeer begint bij jou" zijn de hoge ongevalscijfers onder jongeren van 16 tot en met 24 jaar. De campagne Houdt rekening met elkaar is samen met het ROV Z-H ontwikkeld. De gemeenten Rijswijk, Westland en Capelle aan den IJssel zetten de campagne in. De regionale aftrap van de campagne volgt in het eerste kwartaal van 2025.

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

doorstromings - maatregelen openbaar vervoer wordt samen met de wegbeheerders gekeken waar bus en tram sneller door het netwerk kunnen rijden. We geven opdracht aan Zuid-Holland Bereikbaar voor het verkeersmanagement (monitoring en informatievoorziening bij ongevallen) en om de programmering van beheer- en onderhoudsprojecten tijdig op elkaar af te stemmen. De MRDH is adviseur voor de wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen en is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar. De gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden met Zuid-Holland Bereikbaar als helpende schakel.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.	We adviseerden bij diverse wegenprojecten & studies. (N209 Lansingerland, A20 Coldenhovenlaan). Daarnaast stelden we samen met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten een mitigerend maatregelpakket op voor het gepauzeerde project A4 Haaglanden-N14. In het BO-MIRT 2024 honoreerde het Rijk deels dit maatregelpakket en stelde hiervoor € 16 mln inclusief BTW ter beschikking.
Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en afstemming multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg georganiseerd.	Doordat wegbeheerders de wegwerkzaamheden op elkaar afstemmen worden conflicten voorkomen. Een conflict is een situatie waarbij een mobilist op de omleidingsroute ook in wegwerkzaamheden beland. Daarnaast is er succesvol opgeschaald bij wegwerkzaamheden die dreigden fout te gaan zoals bij Spijkenissebrug. Dit heeft geleid tot extra maatregelen om de hinder te verminderen. Dus hinder waar mogelijk voorkomen of verminderen.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Autonetwerk en verkeersmanagement		
Uitvoeren knelpuntenanalyse metropolitaan wegennet over het jaar 2022 en deze toetsen aan de eisen van de Strategische Agenda. Met de uitkomsten van deze knelpuntenanalyse zal in overleg met de wegbeheerders gekeken worden of er wegen zijn waar maatregelen/(vervolg)onderzoeken noodzakelijk zijn.		We hebben begin 2024 de knelpuntenanalyse metropolitaan wegennet over het jaar 2023 opgeleverd. Deze knelpuntenanalyse hebben we gedeeld met de diverse wegbeheerders.
Overzicht hebben van de betrouwbaarheid en reistijd op het wegennetwerk.		Met het opleveren van de knelpuntenanalyse wegen hebben we een overzicht van de betrouwbaarheid en reistijd op het metropolitane wegennet. Ten opzichte van de vorige knelpuntenanalyse over het jaar

		2019 zijn er meer knelpunten (Verminderde doorstroming/betrouwbaarheid) bijgekomen.
Nader inzicht in oorzaak en mogelijke maatregelen op wegen die niet voldoen aan de netwerkeisen.		Duidelijk is dat op veel knelpunten op het metropolitane wegennet maatregelen worden uitgevoerd of studies lopen. We hebben echter nog geen gedetailleerd overzicht of er structurele knelpunten zijn waar nog geen maatregelen worden uitgevoerd of studies lopen. We stellen dit op in Q1 2025 en bespreken dit met de wegbeheerders.
Adviseren bij infrastructurele ingrepen.		We adviseerden bij diverse wegenprojecten & studies. (N209 Lansingerland, A20 Coldenhovenlaan). Daarnaast stelden we samen met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten een mitigerend maatregelpakket op voor het gepauzeerde project A4 Haaglanden-N14. In het BO-MIRT 2024 honoreerde het Rijk deels dit maatregelpakket en stelde hiervoor € 16 mln. inclusief BTW ter beschikking.
Actief deelnemen aan de werkgroep Programmering en Verkeersmanagement van Zuid-Holland Bereikbaar.		Vier keer per jaar stemden wegbeheerders in drie overleggen de wegwerkzaamheden op elkaar af. Wel zien we dat de afstemming in sommige gevallen nog niet optimaal loopt en er niet of te laat wordt opgeschaald. Sommige infrabeheerders komen laat met conflicterende plannings
Het beheren van het verkeersmodel, zodanig dat het verkeersmodel actueel/beschikbaar is om te gebruiken voor de MRDH en gemeenten.		Het vigerende verkeersmodel (3.0.) kreeg nieuwe tussenjaren ten behoeve van milieudoelinden (V-MRDH 3.0.2). We leverden informatie uit het verkeersmodel aan gemeenten voor diverse studies en bestemmingplannen. Ook hielpen we gemeenten bij vragen over het verkeersmodel. Eind 2024 besloten we over hoe we het verkeersmodel vernieuwen naar een 4.0 versie (V-MRDH 4.0.)

Programma Knooppunten

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
<p>Circa 18 OV-knooppunten zijn verbeterd in 2026. Op de planning staan: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.</p>	<p>De activiteiten in 2024 leiden er toe dat een aantal knooppunten in 2026 door gemeenten worden verbeterd. Voor een aantal knooppunten vraagt dat meer tijd. Dat neemt niet weg dat er wel activiteiten zijn uitgevoerd gericht op verbetering. Zoals het opstellen van startnotities en handelingsperspectieven en het toewerken door gemeenten naar een subsidieaanvraag. Voor 4 knooppunten zijn aanvragen gedaan voor opname in het IPVa kleine projecten 2025.</p>

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Programma Knooppunten		
Het opstellen en laten vaststellen van verschillende startnotities.		In 2024 hebben we de startnotitie voor knooppunt De Terp in Capelle aan den IJssel vastgesteld met de RET en Capelle aan den IJssel. Daarnaast hebben we gewerkt aan startnotities voor de knooppunten Schollevaar in Capelle aan den IJssel, De Uithof in Den Haag, Rijnhaven in Rotterdam, Maassluis centrum. Voor 4 knooppunten hebben gemeenten een aanvraag gedaan voor opname in het IPVa kleine projecten 2025.
De rol van kennismakelaar vervullen.		In 2024 hebben we de kennismakelaarsrol vervuld via de bilaterale contacten met gemeenten en vervoerders en via het delen van de resultaten van het jaarlijkse onderzoek naar P+R en fietsparkeren. Dit hebben we gedeeld met gemeenten en via het MRDH journal. Uit deze onderzoeken kan bijvoorbeeld blijken dat een fietsenstalling of een P+R structureel vol staat. Of dat er veel weesfietsen in een stalling staan.
Het deelnemen aan werkgroepen van verschillende knopen (Laan van NOI, Den Haag Moerwijk en Rotterdam Lombardije).		In dit jaar hebben we deelgenomen aan verschillende werkgroepen voor de knopen bij Den Haag Laan van NOI (MIRT-verkenning), Rotterdam Lombardije en Schiedam Vijfsluizen. Hierin komen we gezamenlijk met alle belanghebbenden tot een gedeelde opgave voor de knoop.
Zorgdragen voor een goede afstemming met beleidsontwikkeling op het gebied van fiets, waaronder actualisatie basisnet fiets.		We stemmen continu af tussen beleidsontwikkeling op het gebied van fiets en op het gebied van ketenmobiliteit, om elkaar op de hoogte te houden en te voorkomen dat activiteiten op de verschillende gebieden strijdig met elkaar zijn.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
We geven in de aankomende vier jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal OV.	De beheer- en onderhoudsprogramma's van de HTM en RET lopen volgens plan en worden ieder jaar geactualiseerd. Er vindt bijsturing plaats op de prioritering voor de opvolgende jaren. Door tekort aan organisatiecapaciteit komt de RET niet altijd toe aan het realiseren van alle werken, waardoor werk naar een opvolgende periode doorschuift. Hierbij wordt door ons gemonitord of dit de veiligheid of goede exploitatie niet in de weg staat.
De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe voor metro en tram.	De plannen voor extra remisecapaciteit in verband met de komst van nieuwe voertuigen bij de HTM op locatie Scheveningen zijn in 2024 in uitvoering.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
OV-concessies, onderdeel assets		
Het actualiseren van de beheervisie van de MRDH.		We zijn in de zomer van 2024 gestart met de actualisatie van de beheervisie. In nauwe samenspraak met RET en HTM, onze beheerders en concessiehouders, is geconcludeerd dat er meer tijd nodig is om de aanscherping van de beheervisie definitief te bepalen. Naar verwachting wordt deze medio 2025 vastgesteld in de BcVa.
Het beoordelen van het beheerplan Rail assets (vloot en infrastructuur) van de MRDH		MRDH beoordeelde de beheerplannen Rail assets (vloot en infrastructuur) van de RET en HTM en gaf een subsidiebeschikking voor 2024. Daarbij hebben we in beide gevallen de oorspronkelijk

		aangevraagde subsidiebedragen niet volledig gehonoreerd, maar het passend gemaakt aan de in de concessie afgesproken beschikbare middelen en de beheeropgave.
Eerste stallingsmogelijkheden in verbouwde remise Harstenhoekplein mogelijk, totaal gereed in 2025.		De uitvoering heeft beperkt vertraging opgelopen waardoor de verwachting nu is dat het totaal in 2025 gereed is.
Doorlopen planologische procedures remise GAVI-terrein.		De planologische procedure voor de realisatie van de remise Guldenpad is door de gemeente Den Haag gestart en loopt nog door in 2025.

2.1.2 Wat heeft het gekost?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2024	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire begroting 2024	Realisatie 2023
Lasten:					
<i>Beleid en programmering</i>					
Verkeer	6.109.325	-352.955	6.462.280	4.712.280	6.820.843
Openbaar vervoer	4.310.314	-276.554	4.586.868	4.586.868	3.390.081
Subsidie CROW-KpVV	900.000	0	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	11.319.639	-629.509	11.949.148	10.199.148	10.210.924
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>					
Concessies	504.367.601	-63.677.521	568.045.122	435.533.270	406.456.673
Beheer en onderhoud infra	7.287.788	436.536	6.851.252	5.462.901	7.038.179
Subtotaal Exploitatie OV	511.655.389	-63.240.985	574.896.374	440.996.171	413.494.851
<i>Apparaatslasten</i>					
Directe kosten personeel	2.956.888	-636.016	3.592.904	3.515.195	2.735.378
Subtotaal Apparaatslasten	2.956.888	-636.016	3.592.904	3.515.195	2.735.378
<i>Financiering</i>					
Rente	14.830.174	-204.411	15.034.585	22.157.857	12.540.376
Subtotaal Financiering	14.830.174	-204.411	15.034.585	22.157.857	12.540.376
<i>Vennootschapsbelasting</i>					
Heffing vennootschapsbelasting	242	-133	375	375	278
Subtotaal vennootschapsbelasting	242	-133	375	375	278
Totaal lasten	540.762.332	-64.711.054	605.473.386	476.868.746	438.981.808
Baten:					
Onttrekking fonds BDU	433.721.923	-45.677.241	479.399.164	448.277.475	424.378.974
Marktconformiteits-opslag	6.919.529	531.242	6.388.287	8.152.654	6.577.128
Rente	14.831.500	-203.085	15.034.585	22.157.857	12.516.238
Overige inkomsten	91.289.380	-19.361.970	110.651.350	5.927.798	-2.490.532
Totaal baten	546.762.332	-64.711.054	611.473.386	484.515.784	440.981.808
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	6.000.000	0	6.000.000	7.647.038	2.000.000
Toevoeging risicoreserve financiering	6.000.000	0	6.000.000	7.647.038	2.000.000
Gerealiseerd resultaat	0	0	0	0	0

Lasten

Lasten beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 0,4 miljoen voordelig)

Het budget is nagenoeg conform begroting gerealiseerd. De lagere lasten van € 0,4 miljoen bestaan uit:

- De kosten voor het Verkeersmodel MRDH waren € 0,2 miljoen lager dan verwacht. In 2024 zou de ontwikkeling van het nieuwe verkeersmodel V-MRDH 4.0 starten, maar de voorbereidingsfase richting de aanbesteding duurde langer dan vooraf ingeschat vanwege extra mogelijke ontwikkelscenario's die beschouwd moesten worden. Voor de tussentijdse update van het huidige model (V-MRDH 3.2) diende eerst nog aanvullend onderzoek naar OV-modellering te worden gedaan, waardoor deze update niet meer in 2024 plaats kon vinden. Deze update zal in 2025 plaatsvinden al dan niet in combinatie met ontwikkeling V-MRDH 4.0.
- Te verrekenen btw Samenwerkingsovereenkomst Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) € 0,1 miljoen. Deze post is afhankelijk van de btw die binnen het samenwerkingsverband wordt gemaakt en wordt doorgeschoven naar de partners. Vanwege onzekerheid over het precieze bedrag was met deze teruggaaf geen rekening gehouden in de begroting.
- In de begroting was rekening gehouden met een post onvoorzien van € 0,1 miljoen. Die post is uiteindelijk niet nodig gebleken.

Grootste bestedingen in 2024 waren:

- bijdrage aan het exploitatiebudget in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Zuid-Holland Bereikbaar (MRDH bijdrage € 0,8 miljoen en Rijksbijdrage via BDU € 2,45 miljoen);
- bijdrage aan de uitvoeringsorganisatie op het gebied van verkeersveiligheid ROV Zuid-Holland van € 0,8 miljoen;
- jaarbijdrage en aanvullende opdrachten op basis van de Samenwerkingsovereenkomst Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) in het kader van verkeersmanagement € 0,6 miljoen;
- kosten voor het ontwikkelen en het beheer van het Verkeersmodel MRDH 3.0 van € 0,2 miljoen. Met het verkeers- en vervoermodel kunnen verschillende verkeerskundige of ruimtelijke scenario's, planalternatieven en varianten worden doorgerekend op mobiliteitseffecten en met elkaar worden vergeleken;
- programmamanagement metropolitane fietsroutes € 0,2 miljoen.

De realisatie binnen Beleid en programmering Verkeer in 2024 is € 0,7 miljoen lager dan in 2023. Dat heeft voornamelijk te maken met de subsidie aan CROW. In 2023 betrof dat een opdracht die voor € 0,5 miljoen onderdeel uitmaakte van de begrotingspost Beleid en programmering Verkeer. Vanaf 2024 wordt deze besteding als aparte begrotingspostsubsidie verantwoord (50% Verkeer en 50% Openbaar vervoer).

Lasten beleid en programmering Openbaar Vervoer (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 0,3 miljoen voordelig)

Het beschikbare budget is vrijwel geheel besteed zoals was gepland. De € 0,3 miljoen lagere lasten is ontstaan daar het lager afsluiten van lopende opdrachten.

Lasten sub totaal exploitatie concessies (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 63,7 miljoen voordelig)

De MRDH is concessieverlener voor acht concessies. In onderstaande tabel zijn de concessies en de overige kosten weergegeven met de begrote cijfers en de realisatie. De verschillen worden onder de tabel nader verklaard.

Omschrijving concessies	Begroting 2024	Realisatie 2024	Vershil
OV Railconcessie Rotterdam	247.892.355	202.434.804	45.457.551
OV Railconcessie Haaglanden	170.509.976	167.278.907	3.231.069
OV Busconcessie Rotterdam eo	45.891.733	42.952.226	2.939.507
OV Busconcessie Haaglanden stad	31.246.587	31.630.484	-383.897
OV Busconcessie Haaglanden streek	36.788.048	34.223.935	2.564.113
OV Busconcessie Voorne Putten en Rozenburg	16.346.583	14.958.089	1.388.494
OV concessie Personenvervoer over Water	2.424.940	1.906.770	518.170
Parkshuttle	851.100	921.453	-70.353
Subtotaal concessies	551.951.322	496.306.668	55.644.654
<i>Overige kosten:</i>			
Regiotaxi en maatwerkvervoer	3.016.855	3.245.591	-228.736
Overige kosten	13.076.945	4.815.342	8.261.603
Totaal Exploitatie	568.045.122	504.367.601	63.677.521

Algemeen

Bij de concessieafspraken is afgesproken dat vrijval in enig jaar bij de railconcessies (onderdeel Assets) beschikbaar blijft voor de desbetreffende concessie. Dit geldt ook voor vrijval uit aanvullende verleningen voor het behalen van een nulresultaat, omdat deze verleningen zijn gebaseerd op bezuinigingen die de vervoerders zelf hebben gerealiseerd. Daarnaast hebben de vervoerders de vrijheid om binnen de assetssubsidies, met uitzondering van de kapitaallasten van de voertuigen, te schuiven binnen het toegestane totaalbudget.

OV Railconcessie Rotterdam

Het verschil van € 45,5 miljoen aan lagere kosten kunnen we als volgt verklaren.

- Binnen de exploitatie vallen de verwachte lasten € 11,8 miljoen lager uit ten opzichte van de verlening op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder. Dit komt door de verwachte lagere lasten voor sociale veiligheid in 2024 van € 6,8 miljoen. Daarnaast is sprake van verwacht minderwerk van € 5 miljoen door minder gereden tramkilometers. Dit komt beide door het personeelstekort en hoog ziekteverzuim.
- Bij de assets vallen de verwachte lasten € 18,4 miljoen lager uit ten opzichte van de verlening op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder. De verwachte lagere lasten komen vooral door lagere lasten in 2024 voor vervangingsonderhoud infrastructuur. Dit komt door vertraging bij het opstarten en uitvoeren van de projecten in het kader vervangingsonderhoud als gevolg van personeelstekort.

Uiteindelijk leidt dit tot een verschuiving van lasten over de jaren heen, maar niet tot een verlaging van de lasten binnen het totale meerjarige assetbudget.

- Verder leidt de lagere vaststelling van de subsidieverlening 2023 tot € 6,8 mln. aan lagere lasten. Dit komt vooral door lagere lasten voor vervangingsonderhoud infrastructuur. Uiteindelijk leidt dit tot een verschuiving van lasten over de jaren heen, maar niet tot een verlaging van de lasten binnen het totale meerjarige assetbudget.
- Verder is binnen assets een reservering vanuit vaststellingen uit eerdere jaren ter hoogte van 3 miljoen niet ingezet.
- In 2024 is geen aanspraak gemaakt op het vangnet voor tegenvallende reizigersgroei, dit leidt € 3,3 miljoen aan lagere lasten. Deze middelen blijven wel beschikbaar tot de definitieve afrekening van het vangnet eind 2026, dus is er geen sprake van vrijval.
- In 2024 is geen bonus uitgekeerd, waardoor € 2 miljoen vrijvalt.
- Het resterende verschil € 0,2 miljoen aan lagere lasten wordt veroorzaakt door een aantal kleinere mutaties.

OV Railconcessie Haaglanden

Het verschil van € 3,2 miljoen aan lagere kosten kunnen we als volgt verklaren.

- De verleende subsidie voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer 2023 valt naar verwachting € 3,3 miljoen lager uit, op basis van verantwoordingsinformatie van de HTM, dan begroot voor de Railconcessie, omdat deze lasten al waren genomen in 2023 leidt de terugboeking tot lagere lasten in 2024.
- In 2024 is geen bonus uitgekeerd, waardoor € 1,4 miljoen vrijvalt.
- Verder is vanuit de kosten voor dagelijks beheer en onderhoud € 2 miljoen doorbelast aan deabri concessie en €1,1 miljoen aan de Gemeente Den Haag voor o.a. haltebeheer. Dit leidt tot lagere kosten voor de Railconcessie.
- De verwachte lasten voor 2024 vallen op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder € 3,9 miljoen hoger uit. Dit komt vooral door hogere kosten voor het onderhoud van de railvoertuigen binnen het asset budget. Uiteindelijk leidt dit tot een verschuiving van lasten over de jaren heen, maar niet tot een stijging van de lasten binnen het totale meerjarige assetbudget.
- Voor de 6 extra TINA trams is 2024 € 0,9 miljoen meer besteed dan begroot. Dit betekent voor 2024 extra lasten, maar in totaal blijft het beschikbare budget voor de 6 extra trams ongewijzigd.
- Het resterende verschil € 0,2 miljoen aan lagere lasten wordt veroorzaakt door een aantal kleinere mutaties.

OV Busconcessie Rotterdam e.o.

De RET heeft besloten geen aanspraak te maken op de verleende subsidie voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer 2023 waarvoor € 1,6 miljoen stond gereserveerd, omdat deze lasten al waren genomen in 2023 leidt de terugboeking tot lagere lasten in 2024. Verder zijn de lasten lager door het niet uitkeren van een bonus van € 0,3 miljoen en € 0,2 miljoen aan door het toepassen van de definitieve indexcijfers. Tevens ontvangt de MRDH een specifieke uitkering voor Zero Emissie Bussen van het RVO van € 0,7 miljoen die nog niet was begroot.

OV Busconcessie Haaglanden stad

De stijgende lasten komen door twee kleine aanvullende subsidies voor totaal € 0,2 miljoen. Verder stijgen de lasten voor de verlening van 2024 met € 0,2 miljoen door het toepassen van de definitieve indexcijfers.

OV Busconcessie Haaglanden Streek

Op basis van de vaststelling van 2023 vallen de lasten 1,5 miljoen lager uit, dit wordt gecorrigeerd in 2024. Tevens ontvangt de MRDH een specifieke uitkering voor Zero Emissie Bussen van het RVO van € 0,6 miljoen die nog niet was begroot. In 2024 is geen bonus uitgekeerd, waardoor € 0,4 miljoen vrijvalt.

OV Busconcessie Voorne Putten en Rozenburg

EBS heeft besloten geen aanspraak te maken op de verleende subsidie voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer 2023 waarvoor € 0,5 miljoen stond gereserveerd, omdat deze lasten al waren genomen in 2023 leidt de terugboeking tot lagere lasten in 2024. Op basis van de vaststelling van 2023 vallen de lasten € 0,9 miljoen lager uit, dit wordt gecorrigeerd in 2024.

OV concessie Personenvervoer over water

De € 0,5 miljoen aan lagere lasten zijn het gevolg van een verrekening met EBS voor meer- en minderwerk in 2023 en 2024.

Parkshuttle

De extra lasten in 2024 zijn het gevolg van het hoger vaststellen van het jaar 2022. De vaststelling valt hoger uit omdat de definitieve index aanzienlijk hoger is dan bij de verlening gehanteerde voorlopige index.

Regiotaxi en maatwerkvervoer

Voor regiotaxi moet de MRDH net als de andere partijen ook € 0,1 miljoen van de beheerkosten betalen, deze waren nog niet bekend bij het opstellen van begroting, dus leidt dit tot extra lasten in 2024. Verder is door gemeenten € 0,1 miljoen meer aan maatwerk vervoer ingekocht in 2024 dan begroot.

Overige kosten

De lager lasten worden hoofdzakelijk veroorzaakt dat voor in het instandhoudingsgedeelte van de Bikker-gelden nog € 9 miljoen stond gereserveerd voor 2024, maar deze uiteindelijk niet meer in 2024 zijn ingevuld. De lasten van de stimuleringsmaatregelen uit het transitieprogramma zijn € 0,9 miljoen hoger dan begroot. Het gaat hier om een budget neutrale verschuiving tussen lasten over de jaren heen binnen het programma. Het resterende verschil komt door diverse kleine mutaties.

Lasten sub totaal exploitatie Beheer en Onderhoud Infra (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 0,4 miljoen nadelig)

De hogere lasten komen doordat de bij het opstellen van de definitieve afrekening voor de Abri-concessie de werkelijke kosten voor 2024 € 0,5 miljoen hoger waren dan begroot. Daartegenover staat € 0,1 miljoen aan lagere lasten voor assets die de MRDH in eigen beheer heeft.

Apparaatslasten

Aan directe salariskosten is € 0,6 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. Invulling van vacatures duurt langer dan verwacht door de krappe arbeidsmarkt.

Financiering

De rente heeft betrekking op de rentelasten van de door de MRDH aangetrokken leningen voor de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur. Deze leningen zijn aangetrokken om door te kunnen lenen aan de regionale OV-bedrijven.

Baten

Marktconformiteitsopslag/Risico-opslag

De marktconformiteitsopslag van € 6,9 miljoen betreft een opslag van een aantal basispunten op het rentepercentage van de leningen die de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan regionale OV-bedrijven versterkte. Voor het jaar 2024 is van de ontvangen marktconformiteitsopslag een bedrag van € 6,0 miljoen toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Hiermee is de ondergrens van € 36 miljoen voor het jaar 2024 bereikt. De overige € 0,9 miljoen wordt ingezet als baat binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Rente

Deze post heeft betrekking op de ontvangen rente op de leningen die verstrekt zijn aan regionale OV-bedrijven voor bussen, railvoertuigen en railinfrastructuur.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 19,6 miljoen nadelig)

Het verschil komt hoofdzakelijk doordat 18,5 miljoen van de ontvangen vanuit het instandhoudingsgedeelte van de Bikker-gelden niet 2024 zijn besteed. Deze middelen zullen naar verwachting (grotendeels) in 2025 worden besteed. De middelen blijven beschikbaar om te besteden, er is alleen sprake van een verschuiving in tijd. Daarnaast zal er naar verwachting € 3,6 miljoen minder worden uitgekeerd door het Rijk als gevolg van lagere vaststellingen van de TVOV. Deze baten waren in 2023 al genomen, dus deze correctie een nadelig effect in 2024. Daartegenover staan hogere inkomsten uit rente op de rekening-courant van € 1,8 miljoen. Op basis van de begroting wordt 80% van de werkelijke rente inkomsten verantwoord binnen dit programma. De totale rente inkomsten rekening-courant bedragen € 20,5 miljoen en waren € 2,2 miljoen hoger dan begroot. Het resterende verschil van € 0,7 miljoen kan worden verklaard door een aantal kleinere onverwachte baten, zoals inkomsten voor de weekendmetro en regiotaxi van de gemeenten die via de MRDH lopen die niet waren begroot.

Risicoreserve financiering

Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen marktconformiteitsopslag wegens de aan de HTM, RET en EBS verstrekte geldleningen (zie ook de paragraaf financiering en treasury, hoofdstuk 3.3). Om de benodigde stand van de reserve te bereiken wordt € 6 miljoen toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie verder de toelichting in de paragraaf weerstandvermogen en risicobeheersing, hoofdstuk 3.1).

-0-0-0-

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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.

2.2.1 Wat wilden we bereiken en wat is ervoor gedaan?

De voortgang van de in de begroting 2024 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

 *Project loopt volgens begroting*

 *Project loopt niet volgens begroting*

2.2.1.1 Opdracht 1: investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).	Met de realisatie van de viersporigheid bij Schiedam worden de treinsporen tussen Rotterdam CS en Schiedam dusdanig aangepast dat het station Schiedam Centrum ook bij invoering van hoog frequent spoorgebruik door Intercity's kan worden aangedaan.
No-regret-maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting woningbouw.	De projecten waaraan gewerkt wordt dragen bij aan een bereikbare gebiedsontwikkeling van de CID Binckhorst en de directe omgeving.

Fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0.	Vanuit het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR's) is gewerkt aan de verkenning van twee routes: Delft-Westland en Den Haag HS-Westland. De 3 ^e route is getemporeerd: Den Haag CS-Westland.
Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Metronet vaker en sneller rijden.	Diverse studies naar nieuwe metrovoertuigen, renovatie Waalhavenremise en omgeving metrolijn C en E zijn gestart en moeten in 2025 leiden tot een realisatiebesluit.
Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail.	Voor het gekoppeld rijden is een inpassingsvisie voor de haltes opgesteld ten behoeve van de besluitvorming binnen de gemeente Den Haag in 2025.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)		
Viersporigheid Emplacement: Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland invulling geven aan de rol van opdrachtgever. Op basis van voortgangsrapportages plantoetsing om te waarborgen dat de middelen van de MRDH doelmatig worden besteed.		MRDH en Provincie Zuid-Holland voeren twee keer per jaar voortgangsoverleggen met ProRail op basis van ontvangen voortgangsrapportages. Deze rapportages geven inzicht in de planning van de werkzaamheden, inzet van financiële middelen en risico's. De werkzaamheden zijn vertraagd als gevolg van personele capaciteit bij de uitvoering. De afronding van de werkzaamheden vindt in 2025 plaats en de financiële afronding begin 2026.
No Regret Binckhorst: het realiseren van een No Regret-pakket aan maatregelen in het CID-gebied op het gebied van fiets, hubs en OV-doorstroming.		In 2024 besloten we in samenwerking met de andere betrokken overheden tot realisatie van de fietsonderdoorgang Trekvlietbrug door Leidschendam-Voorburg, Den Haag, het Rijk en MRDH. De kruising Binckhorstlaan – Zonweg is aangepast ter verbetering van de verkeersveiligheid. Ook werkten de partijen ook andere maatregelen verder uit. De partijen werken aan verlenging van de samenwerking na 2024.
Fietsmaatregelen Westland: De wegbeheerders starten met de planuitwerking voor de drie Metropolitane fietsroutes en op basis van subsidieaanvragen van wegbeheerders verlenen wij subsidies.		<ol style="list-style-type: none"> Voor de route Westland -Delft is de planuitwerking door gemeente Westland, Midden-Delfland en Delft nog niet gestart omdat wegbeheerders het voorkeurstracé ter hoogte van de Buitenwatersloot (grensgebied gemeente Midden-Delfland en Delft) opnieuw onderzoeken. Gemeente Den Haag, Westland en MRDH treffen voorbereidingen voor het tekenen van de

		<p>samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de route Den Haag HS-Westland, maar het project heeft tijdelijk stil gelegen vanwege capaciteitsgebrek in gemeente Westland. Het uitgangspunt is dat partijen de SOK in Q2 2025 tekenen.</p> <p>3. De verkenning naar de route Den Haag CS-Westland is in overleg met gemeente Den Haag, Westland en MRDH getemporeerd vanwege complexe inpassingsvraagstukken. Subsidies zijn niet verleend.</p>
Een realisatiebesluit nemen voor het project MOVV Metronet.		<p>In 2024 is de scope van het project Metronet door de MRDH aangepast, naast frequentieverhoging, zijn de vervangingsopgave van bestaande metrovoertuigen en de renovatie van de remise Waalhaven toegevoegd aan het project. Ook hebben MRDH en het ministerie van IenW een overeenkomst gesloten (samen met het project gekoppeld rijden RandstadRail), waarmee totaal 550 miljoen euro beschikbaar is voor deze projecten.</p> <p>Een realisatiebesluit voor de frequentieverhoging Metronet nemen wij naar verwachting in 2025.</p>
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: opstarten Definitief Ontwerp perron verlenging gekoppeld rijden lijn 4 (fase 1).		<p>In 2024 hebben de gemeente Den Haag, HTM en MRDH gewerkt aan een inpassingsvisie voor de haltes in Den Haag n.a.v. zorgen van de gemeente Den Haag over het verlengen van haltes. Na een positief bestuurlijk besluit binnen de gemeente Den Haag kan 3e kwartaal 2025 gestart worden met de verdere uitwerking naar SO, VO en DO inclusief participatie.</p>
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: uitvoeren verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel.		<p>HTM, RET en MRDH startten in 2024 met een verkenning naar nieuwe spoorbeveiliging op het Samenloopdeel. Omdat het om een redelijke unieke situatie gaat (tram en metrovoertuigen in één systeem), is besloten om de verkenning in twee stappen uit te voeren, waarin eerst kansrijke oplossingen worden onderzocht en in 2025 we trechteren naar een voorkeursvariant.</p> <p>HTM, Zoetermeer en MRDH onderzochten de toekomstvastheid van de Krakeling Zoetermeer als inbreng voor latere keuzes binnen de vervangingsopgave spoorbeveiliging. Dit loopt door in 2025.</p>
Beoordelen van aanvragen voor het IPVa 2025 Kleine projecten in het kader van de Woningbouw versnellingsmaatregelen.		<p>Gemeenten hebben in 2024 geen aanvragen gedaan voor opname in het IPVa 2025 kleine projecten in het kader van de woningbouw versnellingsmaatregelen. Voor de Gelatinebrug in de woningbouwlocatie Schieoevers-Noord hebben wij met Delft een</p>

MFR-maatwerkafspraken opgesteld, te besluiten in BCVa 5 februari 2025.

OV-ontwikkelprogramma's

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Oplevering project HOV Maastunnel	Met de realisatie van HOV Maastunnel is een snelle verbinding ontstaan tussen Rotterdam CS, Erasmus MC en Zuidplein.
HOV Ridderkerk, met als doel het versnellen van het openbaar vervoer.	Er zijn nog geen subsidieaanvragen ontvangen. De gemeente Ridderkerk heeft een deel van het tracé van HOV Ridderkerk uitgewerkt tot aan DO niveau.
Upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.	Een goed functionerend busstation die bijdraagt aan een verbeterde reizigerswaardering met logische verbindingen tussen bus en metro.
Invoering 1 ^e fase maatregelen Plan toekomstvast tramnet.	Financiering van het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) vanuit MRDH is geregeld. In 2024 is het vervoerplan voor 2025 vastgesteld waarmee de eerste stappen voor de uitvoering van Plan Toekomst Tramnetwerk zijn gezet. Het gaat daarbij nu om lijnwijzigingen, nieuwe logische lijnummers en aanpassing van tramfrequenties.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
OV-ontwikkelprogramma's		
Op basis van de uitwerking HOV Ridderkerk subsidie verlenen aan de gemeente Ridderkerk met als doel het openbaar vervoer te versnellen.		In 2024 ontvingen wij geen subsidieaanvragen rondom HOV Ridderkerk. Deze worden wel verwacht in 2025.
Op basis van rapportage bespreken van de voortgang van de Upgrade van het bus- en metrostation Spijkenisse centrum.		Er zijn voortgangsrapportages ontvangen en besproken met de gemeente Spijkenisse met betrekking tot de upgrade van het busstation Spijkenisse Centrum. De start van de werkzaamheden aan het metrostation Spijkenisse Centrum zijn vertraagd als gevolg van door RET uit te voeren "Aanvullend soortenonderzoek". De start van de werkzaamheden wordt begin 2025 verwacht.
Uitwerking Plan Toekomstvast Tramnet.		Samen met Rotterdam en RET hebben we de eerste fase van het plan tramnet in uitvoering genomen. Per 6 januari 2025 heeft dit geleid tot een nieuwe lijnvoering van het tramnet. De overige maatregelen tot 2023 zijn in voorbereiding. Het programmaplan voor die maatregelen stellen wij begin 2025 vast.
Realisatie HOV Maastunnel.		Wij hebben met de gemeente Rotterdam en RET HOV Maastunnel gerealiseerd. De nieuwe snelle buslijn is in gebruik genomen op 8 april 2024.
Realisatie Knooppunt Zuidplein.		Er worden voortgangsrapportage ontvangen en besproken. De werkzaamheden aan de buitenruimte zijn afgerond en er wordt gestart met de stationshal en de voorbereiding van werkzaamheden aan de fietsenstalling. Verwachte start van deze werkzaamheden is de 2 ^e helft van 2025.

2.2.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma metropolitane fietsroutes (MFR)

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 100 km metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.	Met het in behandeling nemen en verlenen van subsidieaanvragen voor verschillende MFR routes komt realisatie van het programma tot stand.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)		
Verstrekken van subsidie op basis van een definitief ontwerp voor tracédelen uit de samenwerkingsovereenkomsten (SOK) MFR routes Zoetermeer - Rotterdam, Westland -Rotterdam, Delft - Rotterdam Alexander, Den Haag – Pijnacker, Westland – Delft, Westland – Den Haag HS, Westland – Den Haag CS en (Dordrecht) Ridderkerk - Rotterdam.		In 2024 heeft de MRDH 1 subsidieaanvraag voor een Metropolitane fietsroute beschikt en hebben we, eind 2024, 7 subsidieaanvragen in behandeling genomen.

Verbeterd OV-systeem

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Een verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.	In 2024 zijn verschillende activiteiten ontplooid om het OV-systeem te verbeteren. Zo opende in 2024 de HOV-verbinding door de Maastunnel, is gewerkt aan de uitwerking van nieuwe HOV verbindingen over de nieuw te bouwen stadsbrug aan de Oostflank van de gemeente Rotterdam en de Vlietlijn door Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Daarnaast rijden er per december 2024 twee buslijnen door de Maasdeltatunnel, waarmee de reistijd tussen Voorne-Putten en Schiedam Centrum en de verdere regio substantieel verkort is.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Verbeterd OV-systeem		
Realisatie deelprogramma's 'Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR).		Om de instroom van de nieuwe trams, in combinatie met het invullen van de wettelijke verplichting voor haltetoegankelijkheid, goed te laten verlopen werken gemeente Den Haag, HTM en MRDH samen. Dit programma loopt door tot 2028 en in 2024 zijn de belangrijkste resultaten: realisatie rotonde Duinstraat en herinrichting Duinstraat, afronding infrastructuur en haltes Statenkwartier, Zoutmanstraat en Vondelstraat (lijn 17). Het programma is in 2024 financieel herijkt. Besluitvorming hierover vindt in 2025 plaats.
Start realisatie lijn 1 Delft en Rijswijk.		Vergelijkbaar met het programma INTHR in Den Haag wordt met HTM, de gemeenten Delft en Rijswijk het laatste gedeelte van Lijn 1 in deze gemeenten aangepast. Anders dan in Den Haag heeft HTM hier de regie. Het ontwerp voor de benodigde infrastructuuraanpassingen is afgerond en de bewonersparticipatie rondom het Kalverbos in Delft is doorlopen. Marktconsultatie voor realisatie vindt in december plaats. Verwachte gunning realisatie medio februari 2025. De realisatie van het Delftse deel start medio april 2025.
Ingebruikname lijn 19 naar TU-wijk.		In 2024 is het programma herijkt, zijn er alternatieven gewogen en is er extra budget toegekend om tot afronding van het project te kunnen komen. De realisatie van de verbinding naar de TU Campus is voor de zomer van 2025 voorzien. Na de zomer testen en beproeven we de trambaan en alle bijbehorende technische installaties. Start dienstregeling is voorzien in juni 2026. Prognose einde werk ligt binnen begroting waar BcVa in september 2024 over besloten heeft.

2.2.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.	Optimalisatie van het bestaande wegennet door diverse wegbeheerders (wegenprojecten) en binnen Zuid Holland Bereikbaar (verkeersmanagement) leidde tot een verbetering van de doorstroming & betrouwbaarheid van het metropolitane wegennet.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Autonetwerk en verkeersmanagement		
Subsidiëring voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders. Hiervoor kunnen de gemeenten jaarlijks voorstellen indienen voor opname in het IPVa. De gemeenten hebben tot 31 juli 2023 de tijd om projecten aan te melden. De bestuurscommissie neemt in december 2023 een besluit over opname in het IPVa 2024.		In 2024 zijn door MRDH in de subsidie categorie Verkeersmanagement en wegennetwerk 5 subsidies verleend aan verschillende wegbeheerders.

Regionaal basisnetwerk fiets

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).	Met het verlenen van 23 subsidies in 2024 aan verschillende wegbeheerders is een deel van de regionale fietspaden kwalitatief verbeterd.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Regionaal basisnetwerk fiets		
Fietspaden die onderdeel zijn van het basisnetwerk fiets komen bij kwaliteitsverbetering in aanmerking voor 50% subsidie. Hiervoor kunnen de		In 2024 zijn door MRDH 23 subsidieaanvragen van wegbeheerder in behandeling genomen en is een subsidie verleend in de-

gemeenten jaarlijks voorstellen indienen voor opname in het IPVa. De gemeenten hebben tot 31 juli 2023 de tijd om projecten aan te melden. De bestuurscommissie neemt in december 2023 een besluit over opname in het IPVa 2024.		subsidie categorie fiets infrastructuur waarmee regionale fietspaden zijn verbeterd.
--	--	--

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 18 OV-knooppunten zijn verbeterd in 2026. Op de planning staan: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhooon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.	De activiteiten in 2024 zullen er toe leiden dat gemeenten een aantal knooppunten in 2026 hebben verbeterd. Voor een aantal knooppunten komt 2026 te vroeg. Dat neemt niet weg dat we wel activiteiten ontplooiën gericht op verbetering, zoals het opstellen van startnotities en handelingsperspectieven en het toewerken door gemeenten naar een subsidieaanvraag.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Programma Knooppunten		
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.		In 2024 zijn er door gemeenten/wegbeheerders geen subsidies aangevraagd voor de verbetering van een OV-knooppunt op basis van vastgestelde startdocumenten.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.	<ul style="list-style-type: none"> Voor 2024 zijn 49 subsidieaanmeldingen in de categorie Verkeersveiligheid gedaan. Alle MRDH-gemeenten hebben vaak meerdere infra- of gedragsprojecten aangemeld.
Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.	De beschikbare middelen zijn ingezet voor het programmamanagement van SCHOOL op SEEF en lesmaterialen om scholen te laten deelnemen aan SCHOOL op SEEF. Het aantal deelnemende scholen is gelijk gebleven en is 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.	De beschikbare middelen zijn ingezet voor het accountmanagement en de daadwerkelijke uitvoering van de activiteiten. Het aantal deelnemende scholen aan Totally Traffic is gestegen naar 102 scholen (42%)

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid		
Op basis van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid kunnen gemeenten/wegbeheerders verder uitvoering geven aan een verkeersveilige inrichting. Hiervoor kunnen de gemeenten voorstellen indienen voor het IPVA voor 50% subsidie. De gemeenten hebben tot 31 juli 2023 de tijd om projecten aan te melden. De bestuurscommissie neemt in december 2023 een besluit over opname in het IPVa 2024.		Voor 2024 zijn 49 subsidieaanmeldingen in de categorie Verkeersveiligheid gedaan. Omdat in een aanmelding vaak betrekking heeft op meerdere locaties of over meerdere campagnes is het totaal aantal maatregelen 215.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe dragen de activiteiten bij aan de resultaten?
We investeren in doorstromingsmaatregelen voor het OV om ervoor te zorgen dat de reistijd in het OV wordt verkort.	Er is een subsidie verleend voor het realiseren van een extra spoorboog op het Hofplein. Met deze aanpassing optimaliseren we de doorstroming van de tram op dit tracé.

	<p>HTM heeft een subsidie van de MRDH ontvangen voor het inbouwen van 186 2e kaartlezers in voertuigen. Dit moet zorgen voor een snelle instap bij voornamelijk (grote) knooppunten.</p> <p>MRDH heeft voor een pilot met IVRI in delft subsidie verleend.</p>
--	--

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Doorstromingsprojecten uit OV-Ontwikkelprogramma's		
In het vervoersgebied van HTM en de RET uitvoering geven aan de realisatie van diverse kleinere versnellingsmaatregelen (afscheiding langs trambanen, optimaliseren van verkeerregelinstanties en halteverplaatsingen).		<p>We werken samen met de gemeente Rotterdam en de RET aan de doorstroming van OV. In dit kader is afgesproken de trambaan op de Laan op Zuid in Rotterdam af te scheiden middels hagen. De afscheiding van de trambaan op de Laan op Zuid in Rotterdam is nog niet uitgevoerd vanwege personeelskrapte bij het ontwerpen. We verwachten in 2025 een definitief ontwerp.</p> <p>In Den Haag is in 2024 door de MRDH de opdracht verstrekt voor de Project HSW wissels (tram), die deels in 2025 en deels in 2026 zullen worden geplaatst. Tevens heeft de MRDH in december 2024 een opdracht gegeven aan de HTM om in 186 (nieuwe) bussen een tweede kaartlezer in te bouwen, waardoor de doorstroom, vooral bij grote knooppunten, aanzienlijk verbeterd moet worden.</p>

2.2.2 Wat heeft het gekost?

Programma 2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2024	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire begroting 2024	Realisatie 2023
Lasten:					
<i>Projectkosten Verkeer</i>					
Verkeersmanagement en wegenstructuur	13.577.148	-391.975	13.969.123	26.108.451	14.675.672
Fiets- en ketenmobiliteit	4.052.448	-3.283.502	7.335.950	31.795.381	7.822.090
Verkeersveiligheid	9.141.859	-4.115.054	13.256.913	8.981.454	11.761.169
Subtotaal Verkeer	26.771.455	-7.790.531	34.561.985	66.885.286	34.258.932
<i>Projectkosten OV</i>					
Netwerk Openbaar Vervoer	58.077.444	-22.931.628	81.009.072	57.662.804	44.019.748
Subtotaal OV	58.077.444	-22.931.628	81.009.072	57.662.804	44.019.748
<i>Apparaatslasten</i>					
Directe kosten personeel	1.339.164	-190.436	1.529.600	1.496.525	1.369.406
Subtotaal Apparaatslasten	1.339.164	-190.436	1.529.600	1.496.525	1.369.406
Totaal lasten	86.188.062	-30.912.595	117.100.657	126.044.616	79.648.086
Baten:					
Onttrekking fonds BDU	80.529.630	-31.108.048	111.637.678	124.402.450	74.445.876
Overige inkomsten	5.658.432	195.453	5.462.979	1.642.166	5.202.210
Totaal baten	86.188.061	-30.912.596	117.100.657	126.044.616	79.648.086
Gerealiseerd resultaat	0	0	0	0	0

Lasten

Projectkosten verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 0,3 miljoen voordelig)

De realisatie van € 13,6 miljoen is nagenoeg gelijk aan de begroting en bestaat voornamelijk uit de volgende posten (groter dan € 0,2 miljoen):

- De grootste besteding in 2024 is die aan de A16 Rotterdam, de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16, van € 9,3 miljoen. De bijdrage van de MRDH aan de A16 Rotterdam van € 64,9 miljoen is al volledig betaald, het bestedingsritme gaat uit van een openstelling van de weg eind 2025.
- Binnen het programma Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) is in 2024 € 1,4 miljoen besteed, hoofdzakelijk aan de pilotprojecten Certificering Autonoom Vervoer in de Openbare Ruimte (CAVIDOR) en MARTHA, een pilot project voor het realiseren van automatisch vervoer bij Rotterdam The Hague Airport.
- Bijdrage aan het werkbudget in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Zuid-Holland Bereikbaar (MRDH bijdrage € 0,4 miljoen en Rijksbijdrage via BDU € 0,4 miljoen);
- Er is in 2024 voor € 0,6 miljoen aan iVRI's afgerekend met de gemeenten.
- In 2024 is € 0,3 miljoen besteed aan het project Reefer-hub: de realisatie van een ontkoppelpunt voor gekoelde containers, met als doel beleving met van de centra van steden emissievrij te laten plaatsvinden.

De realisatie in 2024 is iets lager dan in 2023. De jaarlijkse bestedingen fluctueren en zijn afhankelijk van de voortgang en bevoorschotting van projecten waarvoor subsidiebeschikkingen zijn afgegeven.

Fiets- en ketenmobiliteit (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 3,3 miljoen voordelig)

De realisatie van € 4,0 miljoen bestaat uit een dertigtal lopende subsidieprojecten, waarvan elf projecten met een besteding (op basis van projectvoortgang) van meer dan € 0,2 miljoen:

- Gemeente Capelle aan den IJssel: Snelfietsroute Algerabrug – Capelsebrug;
- Gemeente Den Haag: fietsveiligheid langs Lijn 16 (deel 1: Torenstraat, Bilderdijkstraat, Vondelstraat, Zoutmanstraat en deel 2: Statenlaan);
- Gemeente krimpden aan den IJssel: fietsstraat Lekdijk en fietsroute Vincent van Goghlaan;
- Gemeente Rijswijk: fietspaden Laan van 't Haantje, Sir Winston Churchillaan en Veraartlaan;
- Gemeente Rotterdam: Fietspad Zuidzone Schieveen en fietsenstalling Kralingse Zoom;
- Provincie Zuid Holland: Oude Trambaan gemeente Wassenaar

De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting (€ 3,3 miljoen) bestaat uit de volgende posten:

- Vertraagde vaststellingsverzoeken gemeenten (€ 1,1 miljoen). Het budget schuift door naar 2025;
- Minder voorschotten verstrekt, ofwel omdat verlening niet meer in 2024 plaatsvond, ofwel omdat geen voorschot is aangevraagd (€ 1,2 miljoen). Budget schuift deels door naar 2025;
- Lagere vaststellingen vanwege lagere projectkosten (€ 0,8 miljoen). Het budget valt vrij.
- Overig (€ 0,2 miljoen).

De realisatie in 2024 is lager dan in 2023. De jaarlijkse bestedingen fluctueren en zijn afhankelijk van de voortgang en bevoorschotting van projecten waarvoor subsidiebeschikkingen zijn afgegeven.

Verkeersveiligheid (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 4,1 miljoen voordelig)

De realisatie van € 9,1 miljoen bestaat uit de volgende posten:

- Een zestigtal gemeentelijke projecten met een gezamenlijke besteding van € 4,7 miljoen, waarvan acht projecten met een besteding van meer dan € 0,2 miljoen:
 - gemeente Rotterdam:
 - Blackspot Pleinweg-Mijnsherenlaan-Goereesestraat;
 - Blackspot Matlingeweg-Stuttgartstraat-Vareseweg;
 - Verleggen Colossuemweg;
 - gemeente Rijswijk:
 - Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan;
 - Herinrichting Lindenlaan;
 - Gemeente Voorne aan Zee:
 - Verkeersveiligheid Heveringseweg, Voorweg, De Ruy, Brielseweg;
 - Gemeente Wassenaar:
 - Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig;
 - Gemeente Westland:
 - Reconstructie Herenstraat - Oosteinde in Wateringen.
- Verkeerseducatie, onder meer via de programma's SCHOOL op SEEF (basisschool) en Totally Traffic (middelbare school) € 1,6 miljoen.
- Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op basis van de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 (SPUK) € 2,8 miljoen.

De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting (€ 4,1 miljoen) bestaat uit de volgende posten:

- Vertraagde vaststellingsverzoeken gemeenten (€ 2,1 miljoen). Het budget schuift door naar 2025;
- Minder voorschotten verstrekt, ofwel omdat verlening niet meer in 2024 plaatsvond, ofwel omdat geen voorschot is aangevraagd (€ 1,6 miljoen). Budget schuift deels door naar 2025;
- Lagere werkelijke voortgang op projecten (€ 0,9 miljoen), het budget schuift door naar 2025;
- Hogere realisatie op verkeerseducatie, onder meer via de programma's School op Safe en Totally Traffic (€ 0,9 miljoen);
- Lagere voortgang Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 (SPUK) € 0,1 miljoen, het budget schuift door naar komende jaren
- Overige verschillen € 0,3 miljoen.

De realisatie in 2024 is € 2,7 miljoen lager dan die van 2023. Enerzijds was er in 2024 een hogere realisatie op Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op basis van de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen (€ 1 miljoen hoger) en verkeerseducatie (€ 0,3 miljoen hoger), daarnaast waren de uitgaven voor de overige lopende projecten in 2024 € 4 miljoen lager.

Projectkosten openbaar vervoer

De realisatie van € 58,2 miljoen aan OV projecten wordt voor een groot deel gevuld door bestedingen aan het programma INTHR en lijn 19, voor respectievelijk € 25,9 miljoen en € 12,1 miljoen. Daarnaast hebben onder andere bestedingen plaatsgevonden in het kader van de projecten het metro- en busstation in Spijkenisse, aanpassingen in Schiedam i.v.m. viersporigheid en HOV Maasstunnel voor € 12,7 miljoen.

Netwerk openbaar vervoer (*verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 22,9 miljoen voordelig*)

De belangrijkste verschillen zijn als volgt.

- De lasten voor lijn 19 vielen in 2024 € 6,8 miljoen lager uit. Dit komt door de vertraging in de uitvoering die bij opstellen van de tweede bestuursrapportage nog niet bekend was, de lasten schuiven naar 2025. Het totale projectbudget voor lijn 19 blijft ongewijzigd.
- De realisatie van de projecten INTHR, systeemsprong, versnellingsmaatregelen OV en busstation Spijkenisse Centrum is qua planning achtergebleven voor totaal € 7,8 miljoen, waardoor de lasten naar 2025 doorschuiven.
- Voor de projecten Vlietlijn, Stadsbrug Rotterdam, gekoppeld rijden RandstadRail en Oude Lijn zijn in 2024 beschikbare budgetten voor studiekosten voor € 4,5 miljoen niet ingevuld. De studiekosten zijn onderdeel van de taakstellende projectbudgetten. De onderbesteding zal dus leiden tot een verschuiving in jaren, maar niet tot het vrijvallen van middelen.
- Verder is er sprake van € 0,8 miljoen vrijval op oude Netwerk RandstadRail verplichtingen die zijn afgeboekt
- De lasten voor kleine OV projecten vallen in 2024 € 2,9 miljoen lager uit. Dit komt doordat de lasten op nog lopende subsidies en in 2024 nieuw verleende subsidies lager uitvallen dan geprognostiseerd.
- Het resterende verschil van € 0,1 miljoen aan lagere lasten komt diverse kleine mutaties.

De realisatiecijfers van het programma infrastructuur worden voor een belangrijk gedeelte bepaald door een aantal grote projecten. De onderstaande tabel laat de voortgangpercentages zien van de grootste zeven projecten die op dit moment in de realisatiefase zitten.

	Totale bijdrage		Voortgang project		Baten/Lasten 2024	
	MRDH voor project		in 2023	in 2024		
Hoekse Lijn	€	410.734.814	100%	100%	€	(93.856)
Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio	€	129.600.000	25%	45%	€	25.921.788
A16 Rotterdam	€	64.895.302	72%	86%	€	9.344.923
Lijn 19	€	92.050.000	88%	78%	€	12.094.218
Sebastiaansbrug	€	27.000.000	97%	100%	€	(452.557)
Systeemsprong Sneltramtraject	€	16.461.255	86%	96%	€	1.635.744
Busstation Hart van Zuid	€	12.000.000	96%	96%	€	-
Totaal					€	48.544.116

Voor het project Hoekse Lijn zijn alle verplichtingen afgerond, alleen de definitieve vaststelling van de subsidie aan de gemeente Rotterdam dient nog plaats te vinden. De voortgang van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) is in 2024 vooral toe te schrijven aan de realisatie van Lijn 16. De bijdrage van de MRDH aan de A16 Rotterdam is al volledig betaald, maar de realisatie loopt nog door tot en met 2025. Het budget voor Lijn 19 is in 2024 met € 23,6 miljoen verhoogd om de realisatie op het TU-terrein die in 2023 is gestart mogelijk te maken. Doordat het budget voor dit project in 2024 is toegenomen is de relatieve voortgang op dit project lager dan vorig jaar. De definitieve afrekening van de St. Sebastiaansbrug in Delft heeft in 2024 plaatsgevonden. Het project systeemsprong sneltramtraject is momenteel in uitvoering. Voor busstation Hart van Zuid is nog wachten op het afronden van de fietsenstalling.

Apparaatslasten

Aan directe salariskosten is € 0,2 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. Invulling van vacatures duurt langer dan verwacht door de krappe arbeidsmarkt.

Baten

Overige inkomsten (verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024 € 0,6 miljoen voordelig)

De verantwoorde rente inkomsten rekening-courant waren op dit programma € 0,4 miljoen hoger dan begroot. Op basis van de begroting wordt 20% van de werkelijke rente inkomsten verantwoord binnen dit programma. De totale rente inkomsten rekening-courant bedragen € 20,5 miljoen en waren € 2,2 miljoen hoger dan begroot.

Voor de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 (SPUK) was de realisatie van de Rijksbijdrage € 0,1 miljoen lager dan begroot op basis van de werkelijke voortgang van de projecten.

De incidentele baten waren per saldo € 0,3 miljoen hoger dan begroot

De inkomsten in 2024 zijn € 0,8 miljoen hoger dan in 2023. Dat komt enerzijds door de hogere rentebaar in 2024 (€ 1,2 miljoen hoger), de hoger verantwoorde Rijksbijdrage SPUK verkeerveiligheid (0,6 miljoen hoger) en incidentele bijdragen van derden (€ 0,4 miljoen hoger) anderzijds door de bijdrage van de TU Delft aan Lijn 19 van 1,4 miljoen in 2023 (€ 1,4 miljoen lager).

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat


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.

2.3.1 Wat wilden we bereiken en wat hebben ervoor gedaan?

De voortgang van de in de begroting 2024 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

 *Project loopt volgens begroting*

 *Project loopt niet volgens begroting*

2.3.1.1 Opdracht 2: toekomstbestendige economie stimuleren

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

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
<p>Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.</p>	<p>Voor een betere aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs zetten we als MRDH in op zowel campussen als Leven Lang Ontwikkelen. Ditmaal hebben wij ons gericht op een vijftal projecten op de versterking van de arbeidsmarkt en het onderwijs. Naast deze inzet op de projecten is het goed om te weten dat er nu ook een MRDH - gemeentelijke werkgroep arbeidsmarkt en onderwijs is gestart. Met succes, er wordt actief kennis gedeeld. Verder zijn er dit jaar campusbijeenkomsten door de MRDH georganiseerd. Afgelopen periode bij de Dutch Innovation Factory (DIF) in Zoetermeer, en bij de HSD in Den Haag.</p> <p>Via de cofinanciering van campusversterkingsprojecten en het organiseren van campusnetwerksessies verbeteren we de samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven. Dit jaar hebben wij drie campusprojecten opgestart waarmee voor ruim 1 miljoen euro is ingezet op de versterking van de samenwerking van onderwijs en het bedrijfsleven.</p>
<p>Jaarlijks nemen minimaal duizend studenten en 250 bedrijven deel aan campus(innovatie)opdrachten en -programma's.</p>	<p>De investeringen in de projecten bestrijken diverse onderwijslagen, van basisschool en voortgezet onderwijs tot startkwalificaties, mbo- en hbo-onderwijs. Het gaat om initiatieven vanuit verschillende gemeenten in onze regio en in verschillende sectoren. Waarbij alle projecten ook een regionaal effect beogen. Hoewel lastig meetbaar is de inschatting dat met deze inzet een groot aantal studenten en bedrijven wordt bereikt.</p>
<p>Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.</p>	<p>De twee campusprojecten die in 2024 van start zijn gegaan dragen bij aan het campusprogramma. Daarnaast zijn er lopende campusprojecten zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Biotech Campus Delft, Op weg naar een brede onderwijscampus • Dutch Fresh Port Werkt! • Dutch Fresh Port Campus, thema verslogistiek • Versterking campus Energy Cave • Groeifonds: Vraaggestuurde aanpak LLO Digitalisering Greenport Horti Campus • Groeifonds: Versterken en verbeteren Dutch Innovation Community

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Campusprogramma		
We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten.		<p>In 2024 heeft MRDH vanuit de bijdrageregeling twee campusversterkingsprogramma's gefinancierd. Gemeenten hebben geen andere projecten ingediend.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanuit de gemeente Den Haag het gebiedsontwikkelingsconcept WLI: gericht op werken, leren en innoveren. Hierbij is een kwartiermaker aangesteld om deze strategie stadsbreed te implementeren. • Vanuit de gemeente Den Haag het project Urban Living Lab Bickhaven: vanuit deze locatie wordt er onderzoek gedaan naar klimaatadaptie, in samenwerking met het mbo en hbo onderwijs.
We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling.		<p>MRDH heeft twee campusbijeenkomsten georganiseerd in samenwerking met de gemeenten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeente Zoetermeer bij de Dutch Innovation Factory 2. Gemeente Den Haag bij de HSD campus. <p>Beide bijeenkomsten hadden tot doel kennis uit te wisselen en de campussen verder te positioneren. Er werden inzichten gedeeld over de succes- en faalfactoren van campusontwikkeling, evenals over de manieren om tot een succesvolle exploitatie te komen.</p>
We stimuleren de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen deze campussen en wo-campussen in innovatie en kennisvalorisatietrajecten die bijdragen aan regionale transitieopgaven.		Door MRDH zijn werkbezoeken afgelegd bij de campussen die worden ondersteund door MRDH. Bij deze werkbezoeken wordt verdere samenwerking gestimuleerd. Er wordt daarbij ook kennis uitgewisseld over welke ontwikkelingen er spelen in het gebied of op het gebied van onderwijs.
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.		Via de website van de MRDH hebben we relevante informatie over de campussen gedeeld. De eerder ontwikkelde toolkit biedt daarbij de benodigde informatie. Daarbij informeren we o.a. wie de contactpersonen zijn en wat het profiel is van de campus. Ook hebben we een tweetal artikelen geschreven over de campussen. Deze artikelen zijn ter promotie van de campus. Op deze manieren hebben we campussen ondersteund in het bereiken van mkb-bedrijven en het beter verbinden van arbeidsmarkt en onderwijs.

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Verbeterd aanbod LLO op de campussen en bij andere grote mbo- en hbo-opleiders in de regio.	<p>Er zijn bijdragen verleend aan twee projecten met een leven lang ontwikkelen-component:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gaan voor een Baan met gemeente Vlaardingen 2. Niemand Langs De Kant met gemeente Den Haag en Rotterdam 3. Kickstartlab gemeente met gemeente Delft <p>Daarnaast zijn in 2024 de volgende lopende projecten voortgezet die bijdragen aan het LLO-aanbod in de regio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Werken aan de digitale toekomst van de Nederlandse tuinbouwketen • Next Healthcare Professional Fase 1: Zorgmedewerkers leren werken met digitale technologie • Energietransitielab • Bouwsteen Zorg Innovatie Academie (ZIA): LLO voor MBO zij-instromers en doorstromers in de zorg • LLO Let's change the face of food waste • Groeifonds: Digitale samenwerking Rijnmondse energietransitiecampussen en fieldlabs
Meer werkenden en werkzoekenden volgen een omscholing- en bijscholingstraject.	<p>Zie het vorige resultaat.</p> <p>De investeringen in de projecten bestrijken diverse onderwijslagen, van basisschool en voortgezet onderwijs tot startkwalificaties, mbo- en hbo-onderwijs. Het gaat om initiatieven vanuit verschillende gemeenten in onze regio en in verschillende sectoren. Waarbij alle projecten ook een regionaal effect beogen.</p>
Jaarlijks ronden minimaal 1.300 werkenden en zij-instromers een omscholing of bijscholingstraject aan een campus af.	<p>Zie het vorige resultaat.</p> <p>De investeringen in de projecten bestrijken diverse onderwijslagen, van basisschool en voortgezet onderwijs tot startkwalificaties, mbo- en hbo-onderwijs. Het gaat om initiatieven vanuit verschillende gemeenten in onze regio en in verschillende sectoren. Waarbij alle projecten ook een regionaal effect beogen.</p>

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
<p>Programma Leven Lang Ontwikkelen (LLO)</p>		
<p>We leveren een financiële bijdrage aan minimaal vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo en/of hbo-campus.</p>		<p>In samenwerking met de gemeenten zijn er drie projecten opgestart. Dit heeft te maken met het feit dat er door gemeenten geen andere projecten zijn ingediend.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeente Vlaardingen heeft het programma Gaan voor een baan opgestart. Het programma heeft ook betrekking op gemeenten Maassluis en Schiedam. Het gaat met name om loopbaan-oriëntatie en loopbaanverbreding van jongeren (en het hierbij betrekken van hun ouders) richting de techniek. 2. In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rotterdam is het project Niemand Langs De Kant opgezet. We hebben daarmee een kwalitatieve impuls gegeven aan de nieuwe regionale leerwerkloketten, door het mede financieren van onderwijskundige professionals die hier extra worden ingezet t.b.v. werkzoekenden die een startkwalificatie willen behalen. 3. Vanuit de gemeente Delft is het project Kickstartlab gestart, waarbij de competentie ondernemerschap centraal staat. Dit programma is vormgegeven met meerdere mbo's en hbo in de regio, waarbij mkb- ondernemers een belangrijke coachende rol vervullen.
<p>We gaan nieuwe samenwerkingen aan met regionale partijen gericht op werkenden, werkzoekenden en zij-instromers, die skills-opleidingen aanbieden, met ook aandacht voor diversiteit. Dit met als doel de impact van de LLO-projecten op de arbeidsmarkt te vergroten, evenals de regionale samenwerking op LLO-gebied.</p>		<p>Er zijn gesprekken gevoerd met het ministerie van OC&W om te verkennen hoe de samenwerking op regionaal niveau kan worden bevorderd. Daarbij is gekeken wat de ontwikkelingen in de regio zijn op het gebied van Leven Lang Ontwikkelen. Dit is verder afgestemd met andere partijen zoals de Economic Board Zuid-Holland met de Human Capital Agenda. Tenslotte is contact gelegd met het UWV om meer zicht te krijgen op werkzoekenden, met als doel een betere balans te vinden op de arbeidsmarkt.</p> <p>Deze gesprekken hebben eind 2024 geresulteerd in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projecten die beter aansluiten op ontwikkelingen in de samenleving (iedereen ruimte om mee te doen, flexibilisering van de arbeidsmarkt);

		<ul style="list-style-type: none"> • Hernieuwde samenwerking om de Human Capital Agenda door te ontwikkelen en beter te verbinden met de doelstelling uit de Strategische Agenda; • Scherper beeld van de opgave, als input voor de Visie op het Economisch vestigingsklimaat die in 2025 wordt vastgesteld.
--	--	--

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.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Een groter deel mkb is ondersteund.	Via cofinanciering en innovatieprogramma's hebben we enkele tientallen meer mkb-ers bereikt dan in 2023.
Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.	De MRDH organiseerde drie kennissessies voor accountmanagers van de 21 gemeenten. Naast bruikbare informatie voor mkb- bedrijven (zoals het bestaan van de hiervoor genoemde projecten en programma's waaraan de MRDH in 2024 een bijdrage verleende) deelden gemeenten ook informatie met elkaar over gemeentelijke initiatieven. De MRDH heeft met gemeente Den Haag het project Global Market Entry Program gepresenteerd met de uitnodiging voor andere gemeenten om deel te nemen. De BCEV heeft een bijdrage verleend voor het project. De MRDH zorgt voor het aanhaken van gemeenten door deelname aan de regionale Actie agenda ondernemerdienstverlening.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Versterken mkb		
Op basis van een in 2023 uitgevoerde behoefte-inventarisatie onder accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten wordt een bijbehorend uitvoeringsplan opgesteld. De activiteiten die in het uitvoeringsplan voor 2024 bepaald zijn gaan we in 2024 uitvoeren.		In de drie accountmanagersnetwerkbijeenkomsten hebben we gewerkt aan de versterking van het accounthouderschap van gemeenten richting mkb. Ook zijn daar projectinformatie en lessen uit projecten gedeeld met de accountmanagers van de gemeenten. Via jaarafspraken met IQ is er bijgedragen aan de innovatieprogramma's Energie & Klimaat en Zorgtech.
We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.		MRDH heeft € 200.000 cofinanciering gegeven aan: <ul style="list-style-type: none"> Gemeente Den Haag voor het project Global Market Entry Program. Doel van het project is om het regionale mkb te ondersteunen om een internationale markt succesvol te betreden. Het programma is een doorontwikkeling van een programma dat gemeente Den Haag al aan haar eigen mkb-ers aanbod. Nu wordt het ook opengesteld voor mkb-ers uit alle MRDH-gemeenten.
We onderhouden een netwerk van accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten en we delen kennis over innovatieprogramma's, regelingen en best practices via twee tot drie sessies en/of via andere kanalen die uit de behoefte-inventarisatie van 2023 komen.		De MRDH organiseerde drie bijeenkomsten voor het netwerk van gemeentelijke accountmanagers. In 2024: <ul style="list-style-type: none"> Ondernemersdienstverlening en samenwerkingsmogelijkheden TU Delft Campus met MKB Hoe werkt een fieldlab? Wat hebben mkb-ers eraan? Een kijkje bij RoboHouse in Delft. Hoe kunnen MRDH projecten en programma's ondernemers (beter) bereiken? En welke rol kunnen accountmanagers hierbij spelen?

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

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

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

Zuid-Holland financiering en schaalvergroting van programma's te organiseren waardoor deze meer maatschappelijke- en economische effecten opleveren.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
<p>Toename percentage van startups en scaleups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.</p>	<p>We verwachten een toename in het percentage van startups en scaleups door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Op 11 november 2024 heeft de bestuurscommissie EV de intentieverklaring startup/scaleup ondertekend, samen met provincie Zuid-Holland, Delft, Den Haag Rotterdam en Leiden. Partijen zetten een regionaal samenwerkingsprogramma op voor startups en scaleups om van Zuid-Holland een bloeiend ecosysteem en de Europese kraamkamer te maken voor startups en scaleups. Deze moeten bijdragen aan maatschappelijke transitie en sleuteltechnologieën versnellen, brede welvaart verbeteren en het verdienvermogen versterken. De focus ligt op: <ol style="list-style-type: none"> a) meer kansrijke en ambitieuze startups, b) een hoger percentage startups dat consistent doorgroeit naar scaleups, c) meer succesvolle scaleups die doorgroeien tot internationale marktleiders. 2. IQ heeft mede door cofinanciering van de MRDH startups kunnen helpen hun producten en diensten op de markt te brengen en te laten groeien. In 2024 zijn twee edities van het Market Readiness Programma georganiseerd waarmee 36 startups en innovatieve mkb'ers geholpen zijn.
<p>Adoptie van businesscases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal tien gemeenten.</p>	<p>Er zijn nog geen adopties. De eerste periode van het programma Region of the Future was nodig om mogelijke oplossingen te ontwikkelen. Het daadwerkelijk adopteren van nieuwe oplossingen blijkt lastiger te zijn dan eerder gedacht. Implementatie heeft een veel langere doorlooptijd. Het is de verwachting dat de implementatie waarschijnlijk pas na afronding van het RotF programma te zien zal zijn.</p>

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's		
We brengen de resultaten van het programma Region of the Future (RotF) actief onder de aandacht van gemeenten en we kijken met gemeenten of zij kunnen/willen optreden als launching customer.		De programmamanager van Region of the Future heeft presentaties gegeven in de bestuurscommissie EV, het ambtelijk overleg EV en in het accountmanagersnetwerk van de MRDH. Ook is er regelmatig aandacht voor het programma in de MRDH nieuwsbrief.
We kijken op basis van de resultaten van het programma Region of the Future in 2023 of er nieuwe en bestaande startups kunnen worden versterkt.		Vanuit het programma Region of the Future is in 2024 een nieuwe startup, Whitebox, opgericht n.a.v. het maken van een chatbot voor een aantal gemeenten.
In de afspraken met InnovationQuarter versterken we innovatie-ecosystemen en stellen de rol van regionaal mkb daarin centraal.		<p>InnovationQuarter heeft de door de bestuurscommissie goedgekeurde activiteitenlijst in 2024 uitgevoerd. Het gaat daarbij o.a. om de volgende activiteiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De doorontwikkeling van innovatieprogramma's Energie & Klimaat en Zorgtech: In het innovatieprogramma Zorgtech zijn circa 25 innovatieprojecten opgezet en financieel ondersteund via vouchers, 15 ondernemers zijn ondersteund om hun bedrijfsgroei verder vorm te geven, en 9 themabijeenkomsten zijn georganiseerd voor intervisie en kennisuitwisseling tussen ondernemers. In het innovatieprogramma Energie & Klimaat hebben o.a. 7 ondernemers met oplossingen voor energieopslag, golfenergie en innovatieve toepassingen van warmteopslag, vouchers gekregen om hun product door te ontwikkelen. - Het betrekken van startups en scaleups bij projecten en een bijdrage aan het regioplan Startup/Scaleups: De eerste behaalde mijlpaal daarin is de intentieverklaring die publieke partijen in 2024 hebben getekend voor het versterken van het regionale startup/scaleup ecosysteem. - IQ heeft bedrijven geholpen hun producten en diensten op de markt te brengen en te laten groeien. In het derde kwartaal van 2024 stond de teller op 89 geholpen organisaties. In 2024 zijn daarnaast twee edities van het Market Readiness Programma georganiseerd waarin IQ 36 startups en innovatieve mkb'ers geholpen heeft.

		<ul style="list-style-type: none"> - Bedrijven op weg geholpen naar financiering: In het derde kwartaal van 2024 had IQ € 24,9 miljoen investeringen uitgelokt, waarvan 41% privaat. De stand van het vierde kwartaal is nog niet bekend. - De uitvoering van het Investor Relations programma: circa 300 bedrijfsbezoeken hebben plaatsgevonden waarvan de uitkomsten in 2025 gerapporteerd worden, en met de adviescommissie en bestuurscommissie gedeeld zullen worden.
--	--	--

2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties

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

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

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

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Lager percentage leegstand bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel (op basis van vloeroppervlakten).	In de strategie werklocaties MRDH 2019-2030 zijn afspraken gemaakt over het toevoegen en transformeren van kantoren. Door het transformeren van kantoren de afgelopen jaren en door invulling van bestaande kantoren is de leegstand de afgelopen jaren afgenomen gedaald tot 6,7% (peildatum 2023).
Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven op bestaande bedrijventerreinen.	Beter benutten is een belangrijk uitgangspunt in de Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023-2030. De eerste stappen voor het beter benutten van bedrijventerreinen zijn gezet door inzichtelijk te maken welke kansen er liggen.

Hoger percentage kantoren met minimaal energielabel C.	In 2022 had 55% van het aantal kantoren minimaal label C, in 2023 is dit gestegen naar 64%.
Revitalisering/verduurzaming verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.	In de strategie bedrijventerreinen 2023-2030 staan uitgangspunten om te komen tot revitalisering en verduurzaming van bedrijventerreinen. Vanuit de MRDH dragen we hieraan bij door gezamenlijk onderzoek, kennisdeling en projectbijdrage om verouderd en leegstaand lastgoed te revitaliseren.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Vernieuwen van werklocaties		
We voeren de in 2023 opgestelde Uitvoeringsagenda 2023-2024 voor het programma werklocaties uit langs de lijnen: bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel/ vitale kernen.		De uitgangspunten in het Uitvoeringsprogramma EV 2024 zijn de basis geweest voor de activiteiten van 2024 zoals; de gestarte onderzoeken voor ruimte voor werken (kantorenstrategie, onderzoek vitale kernen, beter benutten onderzoeken), kennisdeling op het gebied van het beter benutten van bedrijventerreinen, en een zestal verleende projecten via de bijdrageregeling EV.
We organiseren regionale afstemming ten behoeve van passende ruimte voor werklocaties. Dit gebeurt op basis van een adviesvraag van gemeenten.		In 2024 is er geen adviesaanvraag behandeld in de bestuurscommissie EV. Wel zijn er twee mededelingen gedaan in de bestuurscommissie EV over de transformatie van Haven Noord in de gemeente Nissewaard en de tijdelijk opvang op bedrijventerrein Harnaschpolder in de gemeente Midden-Delfland.
We monitoren de regionale kantorenmarkt en de regionale winkelvoorraad.		De MRDH heeft een kantorenmonitor opgeleverd. Hierin is opgenomen dat de leegstand nog meer is afgenomen en het aanbod op de toplocaties zeer beperkt is. Daarnaast zijn diverse gegevens van de detailhandel, zoals de winkelleegstand en het type aanbod in winkels door Locatus gemonitord. Op basis hiervan is de MRDH gestart met de vernieuwing van de kantorenstrategie, daarnaast gebruikt de MRDH de gegevens om invulling te geven aan het programma vitale kernen. Daarmee wil de MRDH zorgen voor voldoende ruimte voor kantoren op toplocaties en zorgen voor levendige kernen.
We organiseren zes bijeenkomsten over verschillende thema's binnen het domein werklocaties voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.		De MRDH organiseerde acht werkgroepen voor werklocaties, waarin kennis en ervaringen werden gedeeld. Er vonden twee werkbezoeken plaats naar bedrijventerreinen in de gemeenten Midden-Delfland en Nissewaard. Daarnaast bracht de bestuurscommissie EV een werkbezoek aan bedrijventerrein Plaspoelpolder, waar in december 2023 een bijdrage van ruim €500.000 aan werd verleend om het bedrijventerrein beter te benutten. In de Adviescommissie EV werd een

		kantorenadviesaanvraag besproken, gevolgd door een werkbezoek aan bedrijventerreinen in Schiedam en Rotterdam, om de urgentie en de inzet van het beter benutten van bedrijventerreinen te benadrukken.
We zorgen voor kennisontwikkeling op de (on)mogelijkheden van beter benutten van bestaande bedrijventerreinen (onder meer onderzoeken en kennisdeling van ervaringen van gemeenten).		De MRDH heeft in 2024 volop ingezet op kennisontwikkeling op het beter benutten van bestaande bedrijventerreinen: het herstructureren of revitaliseren van bestaande terreinen. Dit is immers een complexe opgave. Zowel door onderzoeken te starten (met gemeenten) als door gemeenten te vragen ervaringen te delen in de werkgroep werklocaties, ontstaat er expertise. Kennis is ontwikkeld op: hoe kansen te detecteren, wat het juridisch gereedschap is voor gemeenten, welke stappen in welke volgorde genomen worden. Deze kennis is van belang om tot een goede uitvoering te komen en de slagkracht van gemeenten te vergroten.
We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.		In 2024 verleende MRDH aan in totaal zes projecten een bijdrage vanuit de bijdrageregeling Economisch Vestigingsklimaat die gericht zijn op het beter benutten van bedrijventerreinen. MRDH heeft in totaal € 907.879 bijgedragen aan: <ul style="list-style-type: none"> - Rotterdam, Spaanse Polder - Pijnacker-Nootdorp, Boezem-West - Lansingerland, Klappolder - Vlaardingen, alle bedrijventerreinen - Lansingerland, energyhub - Nissewaard, energyhub Daarnaast adviseerden wij actief gemeenten bij visie- of planvorming van werklocaties.
We stellen een lobbystrategie op voor de agendering en bekostiging van de opgave van revitalisering/beter benutten van bedrijventerreinen.		De MRDH heeft in kaart gebracht waar er kansen zijn voor revitalisering en het beter benutten van bedrijventerreinen. Op basis van deze gegevens is inzichtelijk gemaakt dat er een urgente vraag ligt om te zorgen voor voldoende ruimte voor werken. De MRDH heeft initiatief genomen om met andere metropoolregio's in Nederland te werken aan een lobbystrategie richting het Rijk. Doel is om het onderwerp bij het Rijk te agenderen, zodat er vervolgens ook instrumentarium en middelen beschikbaar komen (om zo verplaatsing en beter benutten mogelijk te maken).
We organiseren twee kennissessies op het gebied van verduurzaming kantoren.		In 2024 heeft de MRDH met de belangrijkste kantorengemeenten gewerkt aan een kantorenstrategie, deze wordt in 2025 afgerond. Deze

		strategie moet leiden tot kwalitatief goede kantoren op de juiste locaties. Verduurzaming is een van de onderdelen van de kwaliteit van kantoren.
We voeren het programma Next Economy Bedrijventerreinen uit, inclusief projectfinanciering en kennisdeling.		Het programma Next Economy bedrijventerreinen bestaat niet meer, activiteiten voor verduurzaming en het toekomstbestendig maken van bedrijventerreinen zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma EV 2024 en 2025 en de Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023-2030.

2.3.2 Wat heeft het gekost?

Programma 3 Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2024	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire begroting 2024	Realisatie 2023
Lasten					
Subtotaal programmakosten	2.779.871	-594.630	3.374.501	3.160.479	3.256.337
Subsidie InnovationQuarter	986.081	0	986.081	986.081	950.898
Subsidie YES! Delft	472.399	-27.601	500.000	500.000	611.746
Subtotaal directe kosten personeel	870.218	-224.021	1.094.239	1.070.550	1.046.248
Totaal lasten	5.108.569	-846.252	5.954.821	5.717.110	5.865.229
Baten					
Inwonerbijdrage	5.676.964	-19.207	5.696.171	5.677.110	5.368.791
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	44.661	4.661	40.000	40.000	64.009
Overige inkomensoverdrachten overig	0	0	0	0	10.000
Totaal baten	5.721.625	-14.546	5.736.171	5.717.110	5.442.800
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	613.055	831.705	-218.650	0	-422.428
<i>Onttrekking aan Egalisatiereserve EV Geaccordeerd bij bestuursrapportage</i>	-218.650	0	-218.650	0	-1.327.207
Gerealiseerd resultaat	831.705	831.705	0	0	904.779

Het jaarbudget voor de programmakosten van € 3,2 miljoen (primaire begroting) is in 2024 meer dan besteed. Er werd in 2024 voor € 2,7 miljoen aan projectbijdragen verleend en er werd voor € 0,6 miljoen aan verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling besteed. Bij de 2^e bestuursrapportage is daarom de op dat moment bekende nieuwe vrijval in de Egalisatiereserve, vanwege in 2024 lager vastgestelde projectbijdragen, toegevoegd aan het programmabudget. Per saldo was er een onderbesteding van € 51.000, dus het jaarbudget is nagenoeg conform begroting gerealiseerd.

Bij de bestemming van het jaarrekeningresultaat 2023 in juli 2024 besloot het algemeen bestuur dat de bestuurscommissie binnen twee jaar een bestemming moet geven aan de vrije ruimte in de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (€ 0,7 miljoen). In 2024 heeft die extra inzet niet plaatsgevonden en zitten deze middelen nog in de egalisatiereserve.

Het jaar 2024 wordt afgesloten met een resultaat van € 0,8 miljoen. € 0,5 miljoen van dit resultaat betreft reeds verleende, maar nog niet financieel afgewikkelde projectbijdragen. Net als eerdere jaren wordt voorgesteld deze middelen toe te voegen aan de reserve. Voor het resterende nog te bestemmen resultaat van € 0,3 miljoen, voornamelijk ontstaan daar incidentele ruimte op personeelsbudget, wordt voorgesteld om (*bestemmingsvoorstel volgt na besluitvorming door bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 11 juni 2025*).

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2024 en realisatie 2024

Lasten

Er is binnen dit programma in 2024 € 846.252 minder besteed aan lasten dan begroot:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Begroting 2024</i>	<i>Realisatie lasten 2024</i>	<i>Verschil 2024</i>
1	Programmakosten	€ 3.374.502	€ 2.779.872	€ 594.630
	<i>Waarvan Bijdrageregeling op basis van projectvoortgang</i>		€ 2.151.753	
	<i>Waarvan bestedingen verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling</i>		€ 628.119	
2	Subsidie InnovationQuarter	€ 986.081	€ 986.081	€ 0
3	Subsidie YES!Delft	€ 500.000	€ 472.399	€ 27.601
4	Directe kosten personeel	€ 1.094.239	€ 870.218	€ 224.021
	Totaal	€ 5.954.821	€ 5.108.570	€ 846.252

Ad 1 Programmakosten – Bijdrageregeling EV

Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2020 (Bijdrageregeling EV) is in 2024 ten laste van het programmabudget voor € 2,7 miljoen aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat:

Onderwerp	Besluit bestuurscom- missie EV	Ontvangende gemeente	Bedrag (€)
Opdracht 2: Toekomstbestendige economie stimuleren			
Campusprogramma			
Campusstrategie werken, leren en innoveren	11-12-2024	Den Haag	280.000
Urban Living Lab Binckhaven	11-12-2024	Den Haag	300.000
Leven Lang Ontwikkelen			
Riverboard – Gaan voor een Baan	11-12-2024	Vlaardingen	250.000
Kickstart Lab in verbinding met het regionale innovatie-ecosysteem	11-12-2024	Delft	457.380
Niemand Langs de Kant	11-12-2024	Den Haag	300.000
Versterken mkb			
Global Market Entry Program	11-12-2024	Den Haag	200.000
		Totaal opdracht 2	1.787.380
Opdracht 4: Vernieuwen van werklocaties			
Bedrijventerreinen			
Verkenning Smart Energy Hub en laadstation bedrijvenpark Oudeland	9-10-2024	Lansingerland	97.830
Haalbaarheidsonderzoek smart energy hub bedrijventerrein Halfweg-Molenwatering	9-10-2024	Nissewaard	113.200
Ruimtelijk ontwerp Klappolder 2050	9-10-2024	Lansingerland	64.570

<i>Ontwikkeling Boezemvaart en versterking bedrijventerrein Boezem-West</i>	13-11-2024	<i>Pijnacker-Nootdorp</i>	82.279
<i>Verduurzaming bedrijventerreinen Vlaardingen</i>	13-11-2024	<i>Vlaardingen</i>	300.000
<i>Beter benutten, verduurzamen en revitaliseren van de Spaanse Polder</i>	11-12-2024	<i>Rotterdam</i>	250.000
		Totaal opdracht 4	907.879
Totaal verleende projectbijdragen 2024			2.695.259

De in 2024 verantwoorde last op dit onderdeel van € 2,2 miljoen is, conform de verslaggevingsregels, op basis van feitelijke projectvoortgang en niet op basis van verleende projectbijdragen.

Ad 1 Programmakosten – Verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling

Binnen het onderdeel programmakosten is er aan verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling € 628.119 besteed. Het ging dan bijvoorbeeld om:

- de inzet van een adviesbureau bij de totstandkoming van de kantorenstrategie;
- de inzet van een adviesbureau voor het uitvoeren van scans om de opties voor het beter benutten van de bedrijventerreinen in de regio in beeld te brengen;
- Inhuur van een kwartiermaker om te komen tot een regionaal samenwerkingsprogramma voor startups en scaleups in de regio Zuid-Holland;
- inzet van een adviesbureau voor het maken van een verdiepende analyse voor de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat;
- een licentie voor detailhandelsinformatie.

Samen met de verleende projectbijdragen aan gemeenten van € 2.695.259 is er voor € 3.323.378 aan verplichtingen aangegaan in 2024. Ten opzichte van het budget van € 3.374.501 een onderbesteding van € 51.123, en daarmee nagenoeg conform begroting gerealiseerd.

Ad 2 Subsidie InnovationQuarter

De begrote subsidie aan InnovationQuarter van € 986.081 is volledig besteed. InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio met

betrekking tot versterking van het economisch vestigingsklimaat. Voortbouwend op de subsidierelatie van de afgelopen jaren heeft IQ in 2024 ingezet op drie pijlers: innoveren, secretariaat Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en het Investor Relations Programma (internationaliseren).

Ad 3 Subsidie YES!Delft

De voortgang op het driejarige subsidieproject Region of the Future was in 2024 nagenoeg conform begroting. De begroting is op basis van voortgang in tijdsduur. De werkelijke voortgang wijkt daar iets van af. Totale uitvoering van het project vindt binnen de maximale subsidie van € 1.500.000 plaats. Zie ook de inhoudelijke toelichting op de samenwerking met YES!Delft bij Wat wilden we bereiken? en Wat deden we ervoor? voor wat betreft het programma Region of the Future.

Ad 4 Directe kosten personeel

De onderbesteding van € 224.021 wordt veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en een openstaande vacature waarop slechts een deel van het jaar is ingehuurd.

Baten

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat bedraagt in de begroting 2024 € 7.278.783 en is conform begroting gerealiseerd. Deze inwonerbijdrage wordt deels verantwoord binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (€ 5.676.964) en is voor het overige deel beschikbaar als dekking voor de aan Economisch Vestigingsklimaat gerelateerde overhead (€ 1.601.819, zie hoofdstuk 2.4). De lagere realisatie van € 19.207 ten opzichte van de begroting binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat is gelijk aan de lagere realisatie binnen de overhead (zie hoofdstuk 2.4).

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Dit betreft de afname van gemeenten van gegevens over detailhandel op basis van licentieovereenkomsten. Realisatie is iets hoger dan begroot, vanwege de jaarlijkse indexering die in de overeenkomst is opgenomen.

Reserves

De onttrekking aan de Egalisatiereserve van € 218.650 is conform begroting gerealiseerd en bestond uit in 2024 vrijgevallen middelen vanwege lager vastgestelde projectbijdragen. Door deze middelen opnieuw toe te voegen aan het programmabudget konden ze opnieuw worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties. Ruim driekwart van deze middelen kon in 2024 opnieuw worden ingezet, de onderbesteding op de programmakosten bedraagt € 51.123.

Toelichting verloop en bestemming Egalisatiereserve EV

Voor de financiële afwikkeling van verleende projectbijdragen is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ingesteld. De Egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2024 (na resultaatbestemming jaarrekening 2023) uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2023 verleende projectbijdragen	€ 4.720.805
Nog concreet te bestemmen voor medio 2025	€ 289.806
Nog concreet te bestemmen voor medio 2026	€ 410.937
Saldo 1 januari 2024	€ 5.421.548

Het financiële verloop van de tot en met 2024 verleende projectbijdragen aan gemeenten is als volgt:

Jaar	Verleend t/m 2024	Bevoorschot en afgerekend t/m 2023	Vrijval t/m 2023	Nog te bevoorschotten en af te rekenen t/m 2023	Bevoorschot en afgerekend 2024	Vrijval 2024	Nog te bevoorschotten en af te rekenen t/m 31-12-2024	Correctie bestedingen *	Benodigde Egalisatiereserve 31-12-2024
2015-2018	9.531.844	8.626.505	905.339	0	0	0	0	0	0
2019	2.143.219	2.079.365	23.853	40.000	0	2.405	37.595	-37.595	0
2020	2.549.000	2.054.654	84.346	410.000	221.219	148.781	40.000	-40.000	0
2021	2.388.064	1.727.493	75.000	585.571	138.471	93.333	353.767	-196.261	157.506
2022	2.569.394	1.875.475	0	693.919	14.939	31.272	647.709	133.491	781.200
2023	3.089.930	1.301.440	0	1.788.490	482.504	0	1.305.986	159.220	1.465.206
2024	2.695.259	0	0	2.695.259	90.560	0	2.604.699	-20.090	2.584.609
Totaal	24.966.710	17.664.932	1.088.538	6.213.239	947.693	275.791	4.989.756	-1.235	4.988.521

* vanwege het voorgeschreven baten en lasten stelsel, waarbij de lasten de daadwerkelijk projectvoortgang dienen te volgen, zijn de lasten in boekjaar 2024 per saldo verhoogd met € 1.235 en op de balans geboekt (saldo bestaat uit € 841.734 Vooruitbetaalde projectbijdragen en € 842.968 nog te betalen projectbijdragen). Voor de juiste balanspositie per jaareinde dient de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met dit bedrag te worden verhoogd.

Per jaareinde dient € 4.988.521 beschikbaar te zijn in de egalisatiereserve voor de financiële afwikkeling van tot en met 2024 verleende bijdragen.

Na onttrekking van de in 2024 beschikbaar gestelde reserve van € 218.650 en rekening houdend met de nog financieel af te wikkelen bijdragen, is het verloop van de reserve als volgt:

Saldo 1 januari 2024	€ 5.421.548
Onttrekking 2024	€ 218.650
Saldo 31 december 2024	€ 5.202.898
Nog af te rekenen tot en met 2024 verleende projectbijdragen	€ 4.988.521
Nog concreet te bestemmen voor medio 2025	€ 289.806
Nog concreet te bestemmen voor medio 2026	€ 410.937
Tekort	€ -486.366

Voorstel Resultaatbestemming

Het gerealiseerde resultaat over het boekjaar 2024 bedraagt € 831.705. Voorstel is om hiervan € 486.366 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2024 aan te vullen. Dan resteert er een nog te bestemmen resultaat van € 345.339.

Dit resultaat bestaat uit de volgende posten:

Onderbesteding programmabudget (budget minus verleende bijdragen en lasten verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling)	€ 51.123
Onderbesteding subsidie YES!Delft jaarschijf 2024	€ 27.601
Onderbesteding personele kosten op het programma	€ 224.021
Extra niet begrote inkomsten gemeenten	€ 4.661
Overbesteding op overhead	€ -19.207
Vrijval lagere vaststelling bijdragen in 2024	€ 275.791
Reeds ingezette vrijval (2e bestuursrapportage 2024)	€ -218.650
Totaal	€ 345.339

(Bestemmingsvoorstel volgt na besluitvorming door bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 11 juni 2025).

De Egalisatiereserve EV bestaat na deze voorgestelde resultaatbestemming uit de volgende onderdelen:
(overzicht volgt na besluitvorming door bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 11 juni 2025)

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2024 en realisatie 2023

De grootste verschillen worden hierna toegelicht (afrondding op duizendtallen).

Lasten

De realisatie van de lasten was in 2024 € 758.000 lager ten opzichte van 2023. Dit bestaat uit de volgende onderwerpen:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Realisatie 2024</i>	<i>Realisatie 2023</i>	<i>Vershil</i>
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 2.152.000	€ 2.603.000	-/- € 451.000
2	Programmakosten - overig	€ 628.000	€ 653.000	-/- € 25.000
3	Subsidie InnovationQuarter	€ 986.000	€ 951.000	€ 35.000
4	Subsidie YES!Delft	€ 472.000	€ 612.000	-/- € 140.000
5	Directe kosten personeel	€ 870.000	€ 1.046.000	-/- € 176.000
	Totaal	€ 5.108.000	€ 5.865.000	-/- € 757.000

Toelichting verschillen:

Programmakosten-bijdrageregeling EV

Het betreft vaak meerjarige projecten waarvan de bestedingen de projectvoortgang volgen. De bestedingen fluctueren daardoor ook tussen de jaren. Wel is er in 2024 € 395.000 minder aan projectbijdragen verleend ten opzichte van 2023. Dit verklaart een deel van het verschil.

Subsidie InnovationQuarter

De hogere lasten in 2024 betreffen indexatie van de subsidie.

Subsidie YES!Delft

Het in juni 2022 gestarte subsidieproject Region of the Future kent een gemiddelde jaarlast van € 500.000. Financiële projectvoortgang liep in 2023 voor op de planning, dat betekent dat in de resterende periode minder bestedingen kunnen worden verantwoord binnen de maximale verleende subsidie, daarom een lagere last 2024.

Directe kosten personeel

In 2023 werd de vacatureruimte en het beschikbare budget vanwege lagere inschalingen volledig ingezet door inhuurkrachten, in 2024 is slechts voor een deel van het jaar ingehuurd. Daarnaast heeft de Cao stijging een tegengesteld effect.

Baten

De realisatie van de baten was in 2024 € 279.000 hoger dan in 2023. Dit heeft voornamelijk te maken met de gestegen inwonerbijdrage in de begroting 2024 ten opzichte van de begroting 2023.

2.4 Overzicht overhead

2.4.1 Wat hebben we gedaan?

Zie hoofdstuk 3.4.2 paragraaf Bedrijfsvoering voor een toelichting op de werkzaamheden.

2.4.2 Wat heeft het gekost?

Overhead (euro's)	Realisatie 2024	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire begroting 2024	Realisatie 2023
Lasten:					
Personele overhead Va	4.119.195	346.177	3.773.018	3.444.557	3.696.417
Materiële overhead Va	2.160.265	-230.695	2.390.960	2.799.200	2.087.208
	6.279.460	115.482	6.163.978	6.243.757	5.783.625
Personele overhead EV	1.061.753	76.881	984.872	901.873	928.637
Materiële overhead EV	540.066	-57.674	597.740	699.800	521.802
	1.601.819	19.207	1.582.612	1.601.673	1.450.439
Totaal lasten	7.881.279	134.689	7.746.590	7.845.430	7.234.064

Binnen de kosten van overhead onderscheiden wij twee soorten kosten. Dit zijn personele kosten en materiële kosten. In de personele kosten zitten de salarislasten van leidinggevenden, secretaresses en medewerkers binnen bedrijfsvoering. Dit wordt ook wel personele overhead salarislasten genoemd. De rest van de medewerkers valt onder de directe salarislasten die bij de begrotingsprogramma's worden verantwoord. De materiële kosten bevatten de kosten van bedrijfsvoering.

De overhead laat een overschrijding zien van € 134.689 ten opzichte van de begroting. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 288.369 op de materiële overhead dat wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd, activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot en meevallers. De personele overhead salarislasten kent een negatief saldo van € 423.058. Dat wordt grotendeels veroorzaakt door de kosten

voor het opvangen van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures, doorontwikkeling van MRDH Support en in voorgaande jaren door het management van de MRDH-organisatie gemaakte organisatorische keuzes. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijving van € 1.050.473 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 627.415 positief.

Zie hoofdstuk 3.4.2 Bedrijfsvoering voor een verdere toelichting op het resultaat.

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Realisatie 2024	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire begroting 2024	Realisatie 2023
Onttrekking fonds BDU	6.279.460	115.482	6.163.978	6.243.757	5.783.625
Inwonersbijdrage EV	1.601.819	19.207	1.582.612	1.601.673	1.450.439
Totale dekkingsbron	7.881.279	134.689	7.746.590	7.845.430	7.234.064
Resultaat voor reservemutaties	0	0	0	0	
Resultaat	0	0	0	0	0

De kosten voor de personele en materiële overhead worden voor zover deze betrekking hebben op verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit/Va) gedekt vanuit de BDU. Voor zover deze kosten betrekking hebben op de versterking van het economisch vestigingsklimaat worden deze kosten gedekt vanuit de inwonersbijdrage. Door een overbesteding van € 134.689 op de overhead is er meer dekking nodig.

Indicatoren

	Taakveld	Indicator	Realisatie 2024	Begroting 2024
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,039 fte per 1.000 inwoners	0,038 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,037 fte per 1.000 inwoners	0,036 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 5,32 per inwoner	€ 5,68 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	12,17% van de totale loonsom	9,77% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	1,23% van de totale lasten	1,27% van de totale lastenbegroting

Ad 1) De formatie bedroeg in 2024 95,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2023 2.450.768 (begroting 2024).

Ad 2) De bezetting bedraagt per 31 december 2024 90,2 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2023 2.450.768 (begroting 2024).

Ad 3) De totale apparaatskosten bedroegen in 2024 € 13,0 miljoen (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en totale overhead). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2023 2.450.768 (begroting 2024).

Ad 4) De totale loonsom bedraagt in 2024 € 10,3 miljoen (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en personele overhead). De externe inhuur bedraagt in 2024 € 1.258.868. Voor 4% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH-gemeenten.

Ad 5) De overhead bedraagt in 2024 € 7,9 miljoen (zie het overzicht Overhead in dit hoofdstuk). De totale lasten bedragen in 2024 € 639,9 miljoen (zie Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten). De lasten worden gefinancierd uit de BDU voor de Vervoersautoriteit en uit de inwonerbijdrage voor Economisch Vestigingsklimaat.

-0-0-0-

Hoofdstuk 3

Paragrafen

-0-0-0-

3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het begrip 'weerstandsvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Beleidsnota

Het algemeen bestuur stelde op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vast. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen.

Risico's algemeen

De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:

- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's financieel afdekken door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Regelmatig doen zich normale bedrijfsrisico's voor. Daarom zijn die vrij goed meetbaar. Je kunt ze daardoor afdekken door beheersmaatregelen of het afsluiten van verzekeringen.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kan de MRDH alleen met eigen weerstandscapaciteit afdekken. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald van het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen. Dit risico is met de vaststelling van zogenaamde uittreedregels komen te vervallen. Op 12 juli 2019 stelde het algemeen bestuur de 'Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014' vast. Daarin staat opgenomen dat bij uittreding een uittreedsom wordt bepaald: het bedrag dat de uittredende deelnemer dient te betalen aan de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH) en dat bestaat uit de schade die de GR MRDH lijdt als gevolg van de uittreding. Het aanhouden van een aparte reserve is daardoor niet meer nodig.

Risico's programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen de projecten, waarbij financiële risico's worden geïdentificeerd, wordt aangehouden. Wanneer deze risicobuffer niet afdoende is, worden de BDU-middelen aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen lager worden en/of vertragen.

De taken voor verkeer en vervoer worden in hoge mate (>99%) gefinancierd met rijksmiddelen. Omdat we deze middelen, voor zover ze nog niet zijn besteed, beschouwen als vreemd vermogen, kun je van deze middelen geen risicoreserve opbouwen.

Financiering OV-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) al is gemeld, financiert de MRDH de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven. Dat brengt risico's met zich mee die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geadviseerd. Daaruit blijkt dat je een reserve moet vormen om de risico's, die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel, naar behoren af te dekken. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie had gegund aan de OV-bedrijven RET en HTM. Ook dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa en dat het kredietrisico wordt beperkt, doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandenlijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als laag geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

Ook financiert de MRDH op grond van de verordening Bussenleningen investeringen in bussen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor concessie houdende vervoerbedrijven voor de gewenste transitie naar zero emissie-busvervoer.

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen bedraagt vanaf 1 januari 2024 (MRDH-begroting 2025) € 10 miljoen berekend op basis van de maandenlijks te betalen concessievergoedingen. Uitgaande van een worst case-scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 36 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1.2). De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

In de volgende tabel is de op te bouwen risicoreserve financieringen in cijfers uitgewerkt:

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Jaarrek 2024
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.146.228.041
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.408.721.574
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	915.669.023
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	230.559.018
Weging risico	8%
Netto/gewogen risico	18.444.721
Netto/gewogen risico (ondergrens € 36 miljoen)	36.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	30.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	6.919.529
Toevoeging opslag aan risicoreserve	6.000.000
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0
Beschikbaar voor exploitatie	919.529

Samenvatting weerstandsvermogen ratio jaarrekening 2024:

$$\text{Weerstandsvermogen ratio} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$$

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV-bedrijven: € 36.000.000
 Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV-bedrijven: € 36.000.000

De MRDH streeft ernaar dat het weerstandsvermogen tenminste voldoende is. Dit betekent een minimale weerstandsvermogen ratio van 1 tot 1,4.

Weerstandsvermogen ratio: 1 (voldoende)

Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2024 is bereikt. Er is op dit moment geen dekkingstekort op de te bereiken reserve.

Kengetallen

Kengetallen zijn getallen die een verhouding uitdrukken tussen bepaalde onderdelen van de in de jaarrekening opgenomen balans en/of overzicht van baten en lasten.

Conform het BBV dienen de volgende kengetallen in de jaarrekening te worden opgenomen:

Kengetallen	2024	2023
Netto schuldquote	158,7%	175,4%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-6,4%	-6,5%
Solvabiliteitsratio	2,3%	2,3%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	1,9%	0,4%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.

Opmerkingen

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio moet je het volgende in aanmerking nemen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen de fondsen (met name de BDU verkeer en vervoer). Uit deze middelen mogen geen reserves worden gevormd. De per balansdatum aanwezige fondssaldi zijn daarnaast conform de bepalingen in het BBV als vlottende schulden te beschouwen. Als gevolg daarvan kun je vernoemde kengetallen voor de in de tabel genoemde jaren niet zonder meer beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury) nader beschouwd.

De netto schuldquote moet inzicht geven in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen (lasten/baten begroting). Het geeft zodoende een indicatie in welke mate de rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de quote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Dit maakt inzichtelijk wat het aandeel is van de verstrekte leningen in de exploitatie en welke invloed de verstrekte leningen hebben op de schuldenlast.

De solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als een percentage van het totale vermogen. Het geeft daarmee inzicht in de mate waarin de MRDH in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. De VNG hanteert als richtlijn een minimum omvang van 20% als norm.

Het kengetal structurele exploitatieruimte geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte de MRDH heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels uit structurele middelen worden gedekt.

Een negatief percentage betekent dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt. De MRDH is geheel afhankelijk van de BDU.

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringsen

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

Afschrijvingen

Voor zover niet bij wettelijke bepaling geregeld, gelden de volgende uitgangspunten voor het afschrijvingsbeleid voor de materiële vaste activa, zoals vastgelegd in de Financiële verordening 2015 van de MRDH.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd gronden en terreinen. Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd.

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:

- a. maximaal tien jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- b. maximaal tien jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- c. vijf jaar: telefooninstallaties;
- d. drie jaar: automatiseringsapparatuur;
- e. tien jaar: kantoormeubilair;
- f. maximaal tien jaar: straatmeubilair.

De eerste afschrijving voor de activa met economisch nut start op 1 juli in het jaar van aanschaffing.

Gronden

De MRDH heeft diverse percelen grond in eigendom, dan wel een recht van opstal daarop gevestigd door de aanleg van tramlijnen. Volgens een actuele kadasteropgave gaat het daarbij om de volgende percelen:

	Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
4	Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5	Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
6	Rijswijk G 2984	Limpgerstraat/Limpgerstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
7	Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
8	Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
9	Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
10	Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
11	Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
12	Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
13	Rijswijk G 3009	Generaal Eisenhowerplein	Gemeente Rijswijk/Railinf	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16	Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17	Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18	Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19	Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20	Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21	Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haag	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is huisvesting van de ambtelijke organisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van tien jaar. Voor de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1,2 miljoen. In 2019 is er geïnvesteerd in het parkeerterrein op de Westersingel. Deze investeringen worden in tien jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en sloot hiervoor contracten af met gespecialiseerde marktpartijen.

Overige materiële vaste activa

Kantoorinventaris en ICT-hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuw meubilair worden aangeschaft tot een totaalbedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren vinden er nieuwe investeringen plaats in ICT in het kader van nieuwe werkplekken (beeldschermen en dockingstations) en verbeteringen vergaderkwaliteiten.

Investeringen in kantoormeubilair worden in tien jaar afgeschreven, ICT-hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in zeven jaar. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

In 2019 is er geïnvesteerd in meubilair en het terras. In 2022 is in het kader van 'Het Nieuwe Werken' geïnvesteerd in kantoormeubilair en in de vergaderfaciliteiten. In 2023 zijn er investeringen gedaan voor nieuwe koffiemachines. In 2024 zijn er diverse veiligheidsmaatregelen geïmplementeerd. Deze maatregelen zijn in zijn geheel als één bedrag geactiveerd.

Haltevoorzieningen

Conform de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zogenaamdeabri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen hieraan en het beheer en onderhoud hiervan zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in vijf jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM. De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2024 bedraagt € 0.

3.3 Financiering en treasury

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële positie en het financieringsgedrag van de MRDH.

Financiële positie

De financiële positie per begin en ultimo 2024 laat zich als volgt becijferen:

Balans en financiering				
	31-dec-24		31-dec-23	
Beschikbaar op lange termijn				
Eigen vermogen	42.034.602		35.421.549	
Schulden op lange termijn	1.068.480.636		971.048.167	
		<hr/>		<hr/>
Benodigd op lange termijn		1.110.515.238		1.006.469.716
Materiële vaste activa	702.254		806.182	
Financiële vaste activa	1.067.709.055		970.278.795	
		<hr/>		<hr/>
		1.068.411.309		971.084.977
		<hr/>		<hr/>
Financieringsoverschot		<u>42.103.929</u>		<u>35.384.739</u>
Te weten				
Vlottende activa		726.230.704		597.023.792
Vlottende passiva		684.126.774		561.639.054
		<hr/>		<hr/>
Werkkapitaal		<u>42.103.929</u>		<u>35.384.739</u>

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2024 is toegenomen met een bedrag van € 6,7 miljoen. In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

Staat van herkomst en besteding middelen		
Beschikbaar gekomen uit		
Nog te bestemmen resultaat 2024		831.704
Onttrekking egalisatiereserve EV		218.650-
Toevoeging risicoreserve financieringen		6.000.000
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering		220.246
Aangetrokken leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven		97.432.470
		<hr/>
		104.265.770
Besteed aan		
Verstrekke leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven	97.430.261	
Investeringen	116.318	
	<hr/>	
		97.546.579
		<hr/>
Toename werkkapitaal		6.719.191
		<hr/> <hr/>

Treasuryfunctie en -beleid

Het doel van de treasuryfunctie is het sturen en beheersen van, verantwoording afleggen over en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. En dat op een zodanige wijze, dat de risico's worden geminimaliseerd en de opbrengsten worden geoptimaliseerd.

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (BLDO)). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2021. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen en richtlijnen.

De belangrijkste interne regelgeving omvat:

- Treasurystatuut 2021;
- Mandaatbesluit treasuryfunctie MRDH;
- Verordening Bussenleningen 2017;
- Financiële Verordening MRDH 2015.

Hierin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen, bevoegdheden en administratieve organisatie. Het Treasurystatuut is in 2020 aangepast en gold in 2024.

De financieringsstructuur van de MRDH wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Omdat de middelen tot nu toe eerder worden ontvangen dan dat ze worden doorbetaald, is er qua exploitatie normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie. Desondanks is er wel sprake van een financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

1. de financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en de RET;
2. het verstrekken van busleningen op grond van de Verordening busleningen.

Financiering railinvesteringen

De MRDH financiert de activa en nieuwe investeringen voor railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Voorheen financierden de gemeenten Den Haag en Rotterdam deze vervoerders. De rechtstreekse financiering door de MRDH zorgt ervoor dat, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar blijven voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van zestig basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet. De uitstaande leningen financiert de MRDH door voor eenzelfde bedrag en looptijd leningen aan te gaan. Dit doet de MRDH om een renterisico uit te sluiten.

Bussenleningen

De MRDH financiert bussen op basis van de Verordening busleningen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven voor de gewenste transitie naar zero emissie-busvervoer. Net als bij de financiering van de railinvesteringen wordt voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal zestig basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet. Ook voor de busleningen geldt dat de MRDH deze leningen financiert door voor eenzelfde bedrag en looptijd leningen aan te gaan.

Voor meer informatie over de wijze waarop de risicoreserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan, verwijzen we naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 3.1). Per bedrijf zijn de verstrekte leningen en borgstellingen als volgt te specificeren.

	Stand per 1-1-2024	Opgenomen gelden	Aflossingen	Stand per 31-12-2024
HTM leningen	€ 536.664.265	€ 91.680.000	€ 19.619.786	€ 608.724.479
RET leningen	€ 402.495.811	€ 100.000.000	€ 68.702.132	€ 433.793.680
EBS leningen	€ 31.117.718	€ -	€ 5.927.823	€ 25.189.895
Totaal leningen	€ 970.277.794	€ 191.680.000	€ 94.249.740	€ 1.067.708.054
HTM borgstellingen	€ -		€ -	€ -
RET borgstellingen	€ 96.000.000		€ 4.000.000	€ 92.000.000
Totaal borgstellingen	€ 96.000.000	€ -	€ 4.000.000	€ 92.000.000

Schatkistbankieren

Schatkistbankieren is een wettelijke verplichting voor de MRDH. Concreet betekent dit dat, behoudens een klein werkkapitaal, alle beschikbare liquide middelen in de schatkist van het Rijk moeten worden aangehouden.

Uitzettingen

De MRDH had ultimo 2024 een belegd vermogen van € 1.695,9 miljoen. Dit kunnen we als volgt specificeren:

Leningen regionale OV-bedrijven	€ 1.067,7 miljoen
Rekeningcourant schatkist van het Rijk	€ 628,2 miljoen
Liquide middelen	€ 50 duizend

Totaal	€ 1.695,9 miljoen
	=====

Het ultimo 2024 uitgezette bedrag aan regionale OV-bedrijven bedroeg € 1.067,7 miljoen, waarover een bedrag van € 21,8 miljoen aan rentebaten is gerealiseerd. Het opgenomen bedrag ultimo 2024 bedroeg € 1.067,7 miljoen, waarvoor een bedrag ad € 14,8 miljoen aan rentelasten is gerealiseerd. Het verschil tussen de rentebaten en de rentelasten is vrijwel geheel te verklaren door de marktconformiteitsopslag op de leningen.

Deze marktconformiteitsopslag wordt deels toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie voor de opbouw van deze reserve hoofdstuk 3.1 paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. Het restant wordt aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1.2). De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH op haar leningenportefeuille loopt, kun je toetsen aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH tot nu toe uitsluitend leningen heeft aangetrokken, die uit hoofde van de publieke taak in dezelfde omvang tegen dezelfde rentetypische looptijden worden uitgezet, is deze toetsing voor de MRDH (nog) niet relevant.

Renterisico-norm en renterisico's	
Bedragen x € 1.000	
2024	
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g	-
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g	-
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld	191.680
3b. Nieuw e verstrekte lange leningen	191.680
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-
5. Betaalde aflossingen	94.250
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-
Renterisiconorm	
8. Begrotingstotaal	624.123
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	124.825
Toets renterisiconorm	
10. Renterisiconorm	124.825
7. Renterisico op vaste schuld	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	124.825

De kasgeldlimiet is een plafond voor de netto vlottende schuld van de MRDH en heeft tot doel een te grote gevoeligheid voor rentefluctuaties op de kortlopende schuld te voorkomen. Deze limiet bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal. Indien de hiervoor genoemde schuld voor een derde achtereenvolgend kwartaal de limiet overschrijdt, moet de MRDH zijn toezichthouder hiervan op de hoogte stellen en een plan voorleggen om het daaropvolgende kwartaal weer aan de gestelde limiet te voldoen. Deze limiet werd in 2024 niet overschreden.

<i>Kasgeldlimiet 2024</i>					
Bedragen x € 1.000		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
Vlottende korte schuld	Maand 1				
	Maand 2				
	Maand 3				
Vlottende middelen	Maand 1	462.473	459.824	660.659	646.139
	Maand 2	426.808	377.924	588.635	607.120
	Maand 3	503.324	569.498	690.061	680.528
Netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)	Maand 1	462.473	459.824	660.659	646.139
	Maand 2	426.808	377.924	588.635	607.120
	Maand 3	503.324	569.498	690.061	680.528
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		464.202	469.082	646.452	644.596
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		464.202	469.082	646.452	644.596
Toegestande kasgeldlimiet		50.551	50.551	50.551	50.551
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		514.753	519.633	697.003	695.147
Begrotingstotaal (*)	616.476				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,2%				
Kasgeldlimiet	50.551				
* totaal bedrag van de lasten					

Kredietrisico

Het kredietrisico (ook wel debiteurenrisico genoemd) is het risico dat belegde en/of in bewaring gegeven geldmiddelen, obligaties of leningen niet langer beschikbaar zijn en/of afgelost kunnen worden, omdat de wederpartij het geld niet (meer) heeft. Dit risico wordt uitgedrukt in een rating.

In het treasury statuut van de MRDH en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de MRDH zijn liquide middelen inlegt dan wel belegt.

Voor alle beleggingen geldt rating A als ondergrens. Daarnaast moet de tegenpartij zijn gevestigd in een lidstaat van de EU/EER (EER staat voor Europese Economische Ruimte: dat zijn alle EU-landen aangevuld met Liechtenstein, Noorwegen en IJsland). Tevens dient dit land tenminste over een AA-rating te beschikken. Verder moet de rating door tenminste twee ratingbureaus zijn afgegeven. Standard & Poor's, Moody's en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

Uit het overzicht van de aanwezige waarden - zoals hiervoor opgenomen bij Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement - blijkt dat alle fondsen met uitzondering van de verstrekte leningen (zie hiervoor) voldoen aan de gestelde minimumeisen. Voor kasgeldleningen aan decentrale overheden geldt dezelfde rating als die van Nederland.

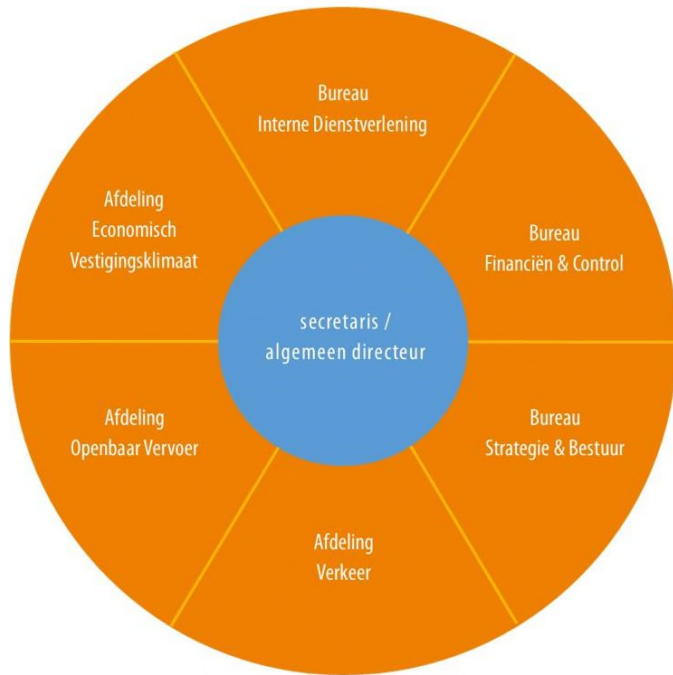
Voor de verstrekte leningen aan regionale OV-bedrijven is op basis van een daartoe uitgevoerde analyse een specifiek daarop toegesneden risicobeheer van toepassing. Dit is in hoofdstuk 3.1 (weerstandsvermogen en risicobeheersing) nader toegelicht.

3.4 Bedrijfsvoering

3.4.1 MRDH-organisatie

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken van de MRDH zijn ondergebracht in de afdelingen Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken van de MRDH zijn centraal georganiseerd binnen de bureaus Financiën & Control (BFC), Interne Dienstverlening (BID) en Strategie & Bestuur (BSB).

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie, geeft leiding aan vijf managers en vervult daarbij zelf het management van het bureau Interne dienstverlening (BID). De verdeling van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur is gelijk aan de verdeling van de salarislasten van alle staffuncties. Dit betekent dat de salarislasten voor 20% ten laste komen van de inwonerbijdrage EV en 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

Binnen de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 52 fte. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2023. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer.

Afdeling Economisch Vestigingsklimaat (EV)

Binnen de afdeling Economisch Vestigingsklimaat staat de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de manager. Dit organisatieonderdeel telt, net als in 2023, tien fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Financiën & Control (BFC), Strategie & Bestuur (BSB) en Interne Dienstverlening (BID)

De MRDH heeft drie afdelingen voor de uitvoering van stafzaken. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, ICT en facilitaire zaken/huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 32,6 fte. Het aantal fte is daarmee met drie gestegen ten opzichte van 2023. Dit komt door een structurele toevoeging van de functies HRM medewerker, HRM adviseur en adviseur Informatiebeheer aan het functiegebouw van de MRDH. De besluiten zijn op 9 oktober 2023 (voor de functies HRM medewerker en HRM adviseur) en op 15 januari 2024 (functie adviseur Informatiebeheer) genomen door het dagelijks bestuur.

Structurele toevoeging functie HRM medewerker en HRM adviseur

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

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

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

Structurele toevoeging functie adviseur Informatiebeheer

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

Het kunnen inspelen op nieuwe en aangescherpte wetgeving op het gebied van informatiebeheer gecombineerd met de huidige beperkte bezetting en het vertrek van de externe inhuur zorgt ervoor dat de opgave fors groter is dan de MRDH aan capaciteit kan bieden. Naast dat dit in Planning & Control producten de afgelopen jaren is toegelicht, wordt dit ook door de account bij de jaarrekeningcontrole en in de

managementletter van 2023 opgemerkt. Om te voorkomen dat we nieuwe ontwikkelingen in de toekomst niet meer bij kunnen benen en risico's mogelijk onvoldoende beheerst kunnen worden is besloten om het informatiebeheer per 2024 intern te gaan organiseren.

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

De ambtelijke inzet komt voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutel hoofdstuk 2.4 Overzicht overhead.

Directe salariskosten

De realisatie van de directe salariskosten per programma levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

	Realisatie 2024	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	2.954.278	-638.626	3.592.904
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.341.774	-187.826	1.529.600
Economisch Vestigingsklimaat	870.218	-224.021	1.094.239
Totalen	5.166.270	-1.050.473	6.216.473

Aan directe salariskosten is € 1.050.473 minder besteed dan begroot. Een toelichting per programma is opgenomen in hoofdstuk 2 Programmaverantwoording.

Personele overhead salarislasten en materiele apparaatslasten.

Voor een overzicht van de personele overhead salarislasten, de materiële apparaatslasten (overhead) en de doorberekening daarvan naar de dekkingsbronnen BDU en Inwonerbijdrage EV verwijzen wij naar hoofdstuk 2.4 Overzicht overhead en 3.4.2 Bedrijfsvoering.

3.4.2 Bedrijfsvoering

Naast de ambtelijke inzet voor de bedrijfsvoering (personele overhead salarislasten) bestaat de overhead van de MRDH-organisatie uit materiële apparaatslasten voor bestuurszaken, ICT/DIV, overige personele lasten, financiën/juridische zaken, huisvesting/facilitaire zaken en communicatie/public affairs. Daarnaast zijn er incidentele apparaatslasten door bijdragen van samenwerkingsverbanden die gebruikmaken van faciliteiten van de organisatie en het doorberekenen van overhead aan bepaalde projecten.

Bestuurszaken

Bestuurszaken heeft in 2024 besluitvorming voorbereid om de vergaderingen van de adviescommissies, bestuurscommissies en algemeen bestuur via een streamingsdienst uit te kunnen zenden. Na diverse praktijktesten is het verzorgen van uitzendingen vanuit de eigen vergaderzaal met ingang van 2025 mogelijk.

Daarnaast stond het hele jaar in het teken van de 10-jaarsevaluatie van de gemeenschappelijke regeling zelf. Het team bestuurszaken was betrokken bij de voorbereidingen, organisatie en uitwerking van deze evaluatie en het schrijven van het actieplan evaluatie.

Tot slot heeft bestuurszaken initiatief genomen om het openbaar toegankelijk bestuurlijk informatiesysteem van de MRDH verder in te richten met inzichten in de Lange Termijn Agenda en Toezeggingen.

ICT/DIV

De MRDH streeft continu naar verbeteringen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. In 2024 begon daarom de migratie naar een nieuw gebruiksvriendelijker archiefsysteem, dat in 2025 wordt afgerond. Tegelijkertijd startte de opzet van een kwaliteitsmonitoringssysteem voor informatiebeheer. In 2024 heeft de archiefinspectie Rotterdam een inspectie uitgevoerd om vast te stellen in welke mate het informatie- en archiefbeheer bij de MRDH voldoet aan archiefwet- en regelgeving en aanbevelingen gedaan ter verbetering.

Het ICT-beheer van de technische infrastructuur is grotendeels uitbesteed aan de gemeente Den Haag, waaronder het beheer en de beveiliging van de laptops. De samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Den Haag en de MRDH regelt werkplek- en gebruikersondersteuning. De operationele afspraken tussen beide partijen zijn vastgelegd in het Dossier Afspraken en Procedures (DAP) en zijn in 2024 geactualiseerd. De MRDH verzorgt zelf de werkplekondersteuning. Een externe partij beheert en beveiligt het netwerk, levert de netwerkdiensten en de netwerkkapparatuur (LAN en Wifi). De gemaakte afspraken hierover zijn vastgelegd in een Service Level Agreement (SLA).

Overige personele lasten

In 2024 is de MRDH gestopt met het inkopen van de ambtelijke inzet voor HRM-taken bij de gemeente Rotterdam. Per 1 maart 2024 is de HRM-dienstverlening bij de MRDH intern georganiseerd, en heeft de MRDH 1,0 fte Adviseur HRM en 1,0 fte Medewerker HRM. HRM is onderdeel van het Bureau Interne Dienstverlening. Deze wijziging is doorgevoerd omdat gezien de ambities van de MRDH op HRM-vlak het intern organiseren van de HRM-dienstverlening enkele significante voordelen kent, met name meer continuïteit en capaciteit tegen dezelfde kosten.

De organisatie volgt zoveel mogelijk de rechtspositie van de gemeente Rotterdam. Deze rechtspositie is vastgelegd in de ondernemings-cao MRDH. De werkgever draagt de kosten voor onder meer dienstreizen, woon-werkverkeer en opleidingen. Daarnaast zijn reguliere kosten gemaakt voor arbeidsomstandigheden, zoals inzet bedrijfsarts, bedrijfshulpverlening, opleidingen, salarisadministratie, werving & selectie en voor (ondersteuning van) de medezeggenschap.

In 2024 is er veel aandacht besteed aan vitaliteit en de preventie van verzuim. Onder andere door een vitaliteitschallenge, een organisatiebrede training “grip op werkdruk” en stoel- en voetreflexmassages. Ook de proactieve en preventieve aanpak die de MRDH samen

met de arbodienstverlener inzet, bijvoorbeeld in de vorm van coaching en preventieve afspraken met de casemanager of bedrijfsarts, draagt bij aan de preventie van verzuim en vergroting van de vitaliteit.

In 2024 is de doorontwikkeling van de organisatie verder doorgezet. Naast de focus op de organisatiecultuur, de omgangsvormen en de persoonlijke en teamontwikkeling is Q4 2024 begonnen met het vormgeven van een traject voor 2025 waarin een versnelling van de doorontwikkeling en leiderschap aan een organisatie in verandering centraal staan.

Financiën/Juridische Zaken

De interimcontrole en de jaarrekeningcontrole zijn belegd bij de Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag (GAD) van de gemeente Den Haag.

Daarnaast zijn er extern verschillende juridische adviezen ingewonnen ter ondersteuning bij bezwaarzaken en zijn diverse bezwaren afgehandeld via de algemene bezwarencommissie.

Tot slot huurde de MRDH-ondersteuning bij het herzien van het mandaatregister, het implementeren van de BBV-notitie overhead, voor de invulling van het aandeelhouderschap richting de OV-bedrijven en de treasury-activiteit.

Huisvesting/Facilitaire zaken

De MRDH-organisatie is erg begaan met het welzijn en vitaliteit van de MRDH-medewerkers. De werkplekcoach was beschikbaar om medewerkers te helpen bij vragen en/of tips met betrekking tot beeldschermwerk, kantoor- en thuiswerkplekken. Er zijn voor alle MRDH-medewerkers in heel 2024 workshops en trainingen georganiseerd. Eendrachtig de terugkeer van het thema werkdruk in de medewerkerstevredenheidsonderzoeken, is er opnieuw veel aandacht voor een gezonde werkbalans.

In het kader van veiligheid schoolden we in 2024 de bedrijfshulpverleners (EHBO en BHV) weer bij en liepen we middelen na, die indien noodzakelijk ook werden vervangen.

Het kantoorpand aan de Westersingel heeft een centrale ligging. Een inspirerende plek die in het teken staat van verbinding met elkaar zoeken, ontmoeten en samenwerken. Helaas trekt het kantoorpand ook steeds meer ongenode gasten aan. Na een aantal incidenten is in 2023 besloten om een gespecialiseerde organisatie in de hand te nemen om te kijken naar en mogelijke veiligheidsverbeteringen te inventariseren. Na uitwerking en implementatie zijn er in Q2/Q3-2024 een aantal veiligheidsmaatregelen genomen. Verhoging glas receptiebalie, een extra kaartlezer bij de achterdeur en zijn alle trappenhuisen afgesloten. De trappenhuisen zijn hierdoor alleen nog met een toegangspas toegankelijk. De laatste actie die nog moet worden uitgevoerd is de roldeur in de sluis. Deze wordt in het eerste kwartaal van 2025 geplaatst, zodat er zich geen ongenode gasten meer in onze sluis ophouden.

Tevens vond er begin 2024 een gesprek plaats met de verhuurder van het MRDH-kantoorpand. Daarbij keken we terug op de afgelopen jaren en spraken we ook met elkaar over de toekomst. Bij de verhuurder is er onder meer op aangedrongen om te kijken naar verdere verduurzaming (bijvoorbeeld zonnepanelen) van het kantoorpand.

In het eerste kwartaal van 2024 zijn de nieuwe, volledig elektrische, dienstauto's afgeleverd.

Communicatie/Public affairs

In 2024 lag de focus van de lobby onverminderd op het los maken van extra middelen voor het OV, zowel incidenteel als structureel. Met de landelijke verkiezingen eind 2023 was de focus gericht op een goede positie in het regeerakkoord. Door een onbedoelde fout in het regeerakkoord verschoof deze focus naar behoud van de Brede Doeluitkering in plaats van een versteviging. Deze fout betrof de overheveling van Spuks naar de provincie/gemeente in combinatie met een korting van 10%. In de tweede helft van 2024 was de MRDH dus primair gericht op behoud van de Spuk Brede Doeluitkering. En met succes; het Rijk heeft erkend dat de Brede Doeluitkering voor de Vervoerregio's doelmatig en efficiënt is. Daardoor blijft de bekostiging aan de Vervoerregio's rechtstreeks plaatsvinden vanuit het Rijk. Door een slimme inzet van lobby, samen met onze partners, liet de MRDH op meerdere manieren het belang van investeren in onze regio zien.

De manier waarop de MRDH communiceert is van belang voor het draagvlak voor de MRDH. Een belangrijk uitgangspunt is dat de regionale samenwerking 'gezicht' krijgt. De bestuurders van de MRDH zijn de ambassadeurs van regionale samenwerking. Zij werden in 2024 dan ook regelmatig in stelling gebracht om resultaten en mijlpalen voor het voetlicht te brengen. En de ambities in de Strategische Agenda kregen het gezicht van de mensen die hier wonen, werken en leven. Ook bij de totstandkoming van de Strategische Agenda speelde communicatie een grote rol. Van de organisatie van bijeenkomsten waarin de toekomst van de regionale samenwerking werd verkend tot het maken van presentaties en animaties. Verder speelde communicatie een stevige rol bij inhoudelijke trajecten zoals het participatietraject Oude Lijn, de ontwikkeling van Metropolitane Fietsroutes en de ontwikkeling campussen.

Verder stond 2024 in het teken van 10 jaar MRDH. Er zijn diverse ontmoetingen georganiseerd om hernieuwd kennis te maken met elkaar en te bepalen op welke wijze regionale samenwerking versterkt kan worden. De opkomst bij deze ontmoetingen was wisselend, maar beter dan vóór de coronapandemie. Het Metropoolcafe waarbij raadsleden, bestuurders en stakeholders van de MRDH in een informele setting elkaar ontmoeten was ook in 2024 een vaste waarde. Daarnaast vond op 2 februari 2024 MRDH Live plaats. Een goed georganiseerd evenement waarbij inhoud en ontmoeting samenkwamen. Omdat de opkomst relatief tegenviel is uit de evaluatie in 2024 naar voren gekomen dat de volgende editie in 2025 anders moet.

Tot slot zijn de corporate communicatiemiddelen, zoals het MRDH-journaal en andere presentatiemiddelen en -uitingen, actueel gehouden en werd de investering in monitoring en ontwikkeling van (social)media gecontinueerd.

Personele en materiële overhead totaal

De realisatie van de personele en materiële overhead van de MRDH-organisatie levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting.

MRDH TOTAAL OVERHEAD	Realisatie 2024	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024
Personele overhead (salarislasten)	5.180.948	423.058	4.757.890
Materiele overhead	2.737.202	-251.498	2.988.700
Doorbelasting overhead projecten	-36.871	-36.871	0
Totalen	7.881.279	134.689	7.746.590

Toelichting afwijkingen:

De overhead laat een overschrijding zien van € 134.689. Dit is opgebouwd uit een positief saldo (onderschrijding) van € 251.498 op de materiële overhead (inclusief overhead projecten) en een negatief saldo op de personele overhead van € 423.058.

Personele overhead (salarislasten)

Het verschil van € 423.058 aan hogere lasten kan als volgt worden verklaart.

- Het was voor de MRDH noodzakelijk om tijdelijk externe ondersteuning in te huren. Dit in verband met het opvangen van werkzaamheden van een aantal langdurige ziektegevallen, afwezigheid door zwangerschap en een detachering. Deze tijdelijke inhuur was noodzakelijk om grote vertragingen in werkprocessen te voorkomen. Ondanks gedeeltelijke (ziekte)uitkeringen en een detacheringsvergoeding heeft dit per saldo € 158.304 aan extra kosten met zich meegebracht. Deze kosten waren op voorhand niet voorzien.
- Per 1 april 2024 is het regionale MRDH-traineeprogramma beëindigd. Voor een trainee is geen apart budget beschikbaar binnen de personele overhead. De salarislasten passen wel binnen de totale salarislasten van de MRDH-organisatie. De lasten worden belast aan het onderdeel waar traineeopdrachten binnen de MRDH-organisatie hebben plaatsgevonden. In 2024 is de trainee ingezet voor het traject inzake de interne organisatieontwikkeling en organisatiecultuur. Voor de overhead zijn de kosten in 2024: € 15.022.
- Het management van de MRDH heeft de afgelopen jaren organisatorische keuzes gemaakt die effect hebben op de bedrijfsvoeringsfuncties. Keuzes waarbij geldt dat dit moet passen binnen de totale salarislasten van de MRDH-organisatie. Voorbeelden van in het verleden gemaakte organisatorische keuzes zijn het uitbreiden van de financiële afdeling (stafafdeling BFC) en het plaatsen van een extra strategisch adviseur binnen de stafafdeling BSB. Maar ook oude afspraken betreft bijvoorbeeld outplacementtrajecten maken deel uit van deze extra last binnen de personele overhead. In 2024 is dit per saldo € 182.550.
- In 2023 is MRDH Support gestart. Hiermee biedt de MRDH de 21 aangesloten gemeenten extra ondersteuning om de doelen uit de Strategische Agenda 2023-2026 te behalen. Aan het begin van 2024 bleven de opdrachten achter ten opzichte van de beschikbare capaciteit. In de loop van 2024 nam het aantal opdrachten toe waarbij in het najaar is besloten om twee projectleiders aan te nemen. Voor MRDH Support is geen apart budget beschikbaar. Zoals op 16 december 2022 door het algemeen bestuur is goedgekeurd, is het de

uitgangspositie dat medewerkers van MRDH Support in dienst treden van de MRDH en dat MRDH Support kostendekkend wordt uitgevoerd. Bij onderbenutting ligt het financiële risico, in 2024 € 67.182, bij de MRDH.

Materiële overhead

Er is 92% van de gewijzigde begroting besteed. Het verschil van € 251.498 aan lagere kosten kunnen we als volgt verklaren.

- Binnen de kostencategorie ICT/DIV is er een onderschrijding van € 98.370. Dit komt vooral doordat de migratie naar een nieuw, gebruiksvriendelijk archiefsysteem niet in 2024, maar pas begin 2025 zal worden voltooid. Zie ook 3.4.4 Bedrijfsvoering, Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer voor een uitgebreid verslag en doorkijk naar 2025.
- Binnen de kostencategorie Communicatie en Public Affairs is een overschrijding van € 15.070. Dit is een combinatie van zowel positieve als negatieve verschillen op deelbudgetten. De negatieve afwijkingen zijn voornamelijk veroorzaakt door de hogere kosten voor de 10-jaarsevaluatie van de gemeenschappelijke regeling en de Strategische Agenda. Aan de andere kant zijn bijvoorbeeld de kosten voor specialistische inhuur lager uitgevallen dan vooraf begroot.
- Binnen de kostencategorie Financiën/Juridische zaken is er een onderschrijding van € 50.069. Vooral de kosten voor het inhuren van externe experts waren lager dan begroot. Dit kwam voornamelijk doordat de implementatie van de noodzakelijke BBV-notitie naar aanleiding van hernieuwde richtlijnen commissie BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) sneller was afgerond. Ook de kosten voor de afhandeling van bezwaren en het inwinnen van juridische adviezen zijn lager uitgevallen dan begroot. Daarentegen vielen de accountantskosten wel hoger uit.
- Binnen de kostencategorie Huisvesting/facilitaire zaken is er een onderschrijding van € 54.011. De afgelopen jaren was er sprake van een zeer hoge indexatie op de huur van het kantoorpand. Het afgelopen jaar was de indexatie lager dan vooraf ingeschat. Op de overige deelbudgetten was sprake van zowel kleine positieve als kleine negatieve verschillen.
- Binnen de kostencategorie Overige personele lasten is er een onderschrijding van € 22.151. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een afname van reisbewegingen voor woon-werkverkeer, een verminderde behoefte aan opleidingen en trainingen, een lagere afrekening voor het MRDH-traineeprogramma door het voortijdig stoppen van trainees, en minder overige personeelskosten. Aan de andere kant zijn de kosten voor het inhuren van HRM-diensten hoger uitgevallen dan begroot. Dit is te wijten aan een lichte vertraging in de implementatie van de HRM-functies binnen het functiegebouw van de MRDH, waardoor er nog een vergoeding verschuldigd was volgens de dienstverleningsovereenkomst. Ook de kosten voor wervings- en selectietrajecten waren hoger dan verwacht. De MRDH maakt jaarlijks aanzienlijke kosten voor deze trajecten. De krappe arbeidsmarkt, samen met de specialistische functies, maakt het lastig om vacatures in te vullen. In 2024 is er gestart met de ontwikkeling van een eigen vacatureplatform voor de MRDH, dat in de loop van 2025 definitief gelanceerd zal worden. Met dit eigen platform zullen de kosten voor dit deelbudget in de toekomst lager uitvallen.
- Binnen de kostencategorie Bestuurszaken worden de uitgaven voor vergaderingen, bijeenkomsten en publicaties verantwoord. De onderschrijding van € 41.967 is voornamelijk te wijten aan het feit dat het niet nodig bleek om veelvuldig externe vergaderlocaties te huren, of de kosten voor het huren van deze locaties veel lager uitvielen dan verwacht.
- Waar noodzakelijk worden deelbudgetten voor 2025 aangepast naar aanleiding van de resultaten over 2024.

Doorbelasting overhead projecten

De MRDH is de uitvoerder voor het abri-project namens vier gemeenten. Vanuit voortschrijdend inzicht is besloten een deel van de overheadkosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In 2024 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting. Dit is een meevaller van € 36.871.

Personele en materiële overhead Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat

Hierna volgen de overzichten van de verdeling van de hiervoor verantwoorde kosten van de overhead over de Vervoersautoriteit/de rijksbijdrage BDU verkeer en vervoer, Economisch vestigingsklimaat/de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en een incidentele bijdrage uit de reserve Interne kwaliteitsverhoging. De materiële kosten van de overhead komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Voor een toelichting op de verdeling van de personele lasten van de overhead zie 3.4.1 MRDH-organisatie.

Overhead Vervoersautoriteit	Realisatie 2024	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024
Personele overhead (salarislasten)	4.119.195	346.177	3.773.018
Materiële overhead	2.189.762	-201.198	2.390.960
Doorbelasting overhead projecten	-29.497	-29.497	0
Totalen	6.279.460	115.482	6.163.978

Overhead Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2024	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024
Personele overhead (salarislasten)	1.061.753	76.881	984.872
Materiële overhead	547.440	-50.300	597.740
Doorbelasting overhead projecten	-7.374	-7.374	0
Totalen	1.601.819	19.207	1.582.612

3.4.3 Fraude en integriteit

Fraude en integriteitsschendingen zijn ernstige maatschappelijke problemen die burgers, ondernemingen en de overheid financieel fors kunnen benadelen. Ook onze organisatie heeft te maken met fraude- en integriteitsrisico's die gedeeltelijk voorkomen kunnen worden. Door de fraude- en integriteitsrisico's (pro-)actief te analyseren, maken we weloverwogen keuzes ten aanzien van het voorkomen daarvan.

Uitgangspunten ten aanzien van fraude- en integriteit(risico's)

De MRDH accepteert geen fraude en integriteitsschendingen en voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. We vertrouwen erop dat onze medewerkers geen fraude en integriteitsschendingen plegen, maar uit zorgvuldigheid wordt de gelegenheid van de medewerkers om fraude en integriteitsschendingen te plegen met diverse interne preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen zoveel mogelijk ondervangen.

Bij de inrichting van de organisatie om processen goed te laten verlopen en risico's te beheersen, is in eerste instantie sprake van besturen en beheersen dat tot het takenpakket van het dagelijks bestuur behoort. Maar onder meer door de inwerkintreding vanaf het boekjaar 2023 van de rechtmatigheidsverantwoording door het dagelijks bestuur moeten we nog meer aandacht besteden aan het beheersen van de fraude- en integriteitsrisico's. Hiermee is de verantwoording aan het algemeen bestuur over de frauderisico's gestructureerd belegd door de MRDH.

Beleidsnota fraudepreventie en frauderisicoanalyse

De MRDH is wettelijk verplicht 'zorg te dragen voor de interne toetsing van de getrouwheid van de informatieverstrekking en de rechtmatigheid van de beheershandelingen'. De MRDH vertaalde deze (zorg)plicht onder meer in het Interne controleplan MRDH 2024 en in een beleidsnota fraudepreventie, inclusief frauderisicoanalyse. Medio maart 2024 stelde het MT de beleidsnota fraudepreventie, inclusief de frauderisicoanalyse voor het boekjaar 2023 vast. Deze beleidsnota is opgesteld voor onbepaalde tijd en wordt indien noodzakelijk op basis van nieuwe vormen van fraudegevallen c.q. integriteitsschendingen en actuele ontwikkelingen in onze P&C-cyclus aangepast.

De frauderisicoanalyse wordt wel jaarlijks geactualiseerd via de jaarrekening van de MRDH. De frauderisicoanalyse is de uitkomst van een analyse van de belangrijkste frauderisico's voor de MRDH. Deze frauderisicoanalyse is opgebouwd uit inschattingen van kans en impact, een inschatting van het overall risico en de aanwezige interne preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen.

Ons Integriteitsbeleid

De MRDH baseerde haar integriteitsbeleid op dat van de gemeente Rotterdam en legde dit vast in een personeelshandboek. Dat betekent onder meer dat de MRDH beschikt over een gedragscode voor medewerkers die in dienst zijn van de MRDH. De gedragscode moet medewerkers houvast bieden bij het hanteren van de normen en waarden van de MRDH. De gedragscode maakt bovendien duidelijk wat de waarden en normen zijn die de MRDH belangrijk vindt, en wat wel en niet toelaatbaar is voor medewerkers. Daarnaast leggen de medewerkers de ambtseed of ambtsbelofte af. Alle medewerkers beschikken over een actuele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Zij dienen daarnaast alle nevenactiviteiten te melden die de belangen van de MRDH mogelijk zouden kunnen raken.

Maatregelen ter voorkoming van fraude

De MRDH past diverse maatregelen toe om fraude te voorkomen. Hiertoe zijn procedures opgesteld en is er functiescheiding tussen taken en verantwoordelijkheden waar een risico op fraude is. Die functiescheiding is bijvoorbeeld van toepassing in het treasury- en betalingsproces,

maar ook bij het beoordelen van subsidieaanvragen en het toekennen van subsidies. Onderdeel van onze jaarlijkse (verbijzonderde) interne controle is het toetsen van de werking van de beheersingsmaatregelen ter voorkoming van fraude.

Om fraude tegen te gaan, zijn binnen de MRDH diverse hard- en soft controls als interne beheersingsmaatregelen ingezet. Hard controls zijn de interne beheersingsmaatregelen, inclusief functiescheiding en overige onvervangbare interne controlemaatregelen. Deze maatregelen worden genomen om gewenst en ongewenst gedrag direct of indirect af te dwingen. Soft controls zijn de maatregelen om het gedrag van medewerkers en de organisatiecultuur te sturen. Voor wat betreft het sturen van de organisatiecultuur kan worden gedacht aan de kernwaarden van MRDH, maar ook het borgen van de aanspreekbaarheid van medewerkers en management op elkaars gedrag. Het zijn beheersmaatregelen die invloed hebben op de motivatie, loyaliteit, integriteit, inspiratie en normen en waarden van medewerkers.

Bij soft controls ligt de nadruk dus op het creëren van een motiverende en stimulerende omgeving. In de veronderstelling dat daarmee doelcongruentie kan worden bereikt: de persoonlijke doelstellingen komen in het verlengde van de organisatiedoelstellingen te liggen en de werknemer handelt daarmee altijd in belang van de organisatie. Voorbeelden van soft controls zijn onder meer: de tone at the top, onze gedragscode, kernwaarden, een integriteitsregeling, een regeling voor klokkenluiders, een beleidsregeling met betrekking tot ongewenst gedrag en het periodiek (minimaal één keer per jaar) agenderen van de frauderisicoanalyse.

Hoe gaan we om met (vermoedens van) fraude en integriteitsschendingen?

De medewerkers kunnen bij vermoedens van fraude, corruptie of overige integriteit gerelateerde zaken terecht bij hun leidinggevende of een vertrouwenspersoon. De MRDH maakte in 2024 gebruik van een externe onafhankelijke vertrouwenspersoon. Daarnaast is er in het verlengde van de beleidsnotitie fraudepreventie een afzonderlijk frauderesponseplan opgesteld. Dit plan dient als een draaiboek in het geval MRDH wordt geconfronteerd met fraude, ondanks alle beheersingsmaatregelen die er zijn.

Meldingen over (vermoedens van) fraude- en integriteitsschendingen in 2024

Er zijn in 2024 geen (vermoedens van) fraude- en integriteitsschendingen, die door eigen medewerkers zijn gepleegd, bekend bij het dagelijks bestuur en het MT. Tevens zijn er in 2024 bij de vertrouwenspersonen geen meldingen over (vermoedens van) fraude of integriteitsschendingen gedaan.

3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

In 2024 heeft de archiefinspectie opnieuw een rapport opgesteld, net als in 2022. Hieruit zijn wederom aanbevelingen voortgekomen. Om de informatiebeheerprocessen structureel te verbeteren, heeft de MRDH per 1 januari 2024 een vaste informatiemanager aangesteld. Voorheen werd deze functie steeds extern ingehuurd.

In 2024 lag de nadruk op de migratie naar SharePoint, waarmee een nieuw Document Management Systeem (DMS) in gebruik is genomen. Daarnaast is er aandacht besteed aan de aankomende wet- en regelgeving rondom cybersecurity (BIO2). Hieronder volgt per onderwerp de stand van zaken.

Archiefinspectie 2024

De archiefinspectie heeft in 2024 een rapport uitgebracht met vijf hoofdaanbevelingen. MRDH zal deze aanbevelingen opvolgen:

- 1. Oprichting en structurering van een Strategisch Informatieoverleg (SIO)**
In 2025 wordt geïnterviewd wie hieraan deelnemen, waarna het overleg wordt opgericht.
- 2. Optimalisatie van de archiefruimte of externe uitplaatsing van analoge informatieobjecten**
De MRDH beschikt momenteel niet over een archiefruimte die aan alle veiligheidscriteria voldoet. Daarom zijn offertes opgevraagd voor de externe opslag van fysieke archieven.
- 3. Ontwikkeling en implementatie van een kwaliteitssysteem voor informatiebeheer**
De opzet van dit systeem is in 2024 gestart en de implementatie is in volle gang. De afronding staat gepland voor 2025, waarna het systeem volledig in gebruik wordt genomen.
- 4. Uitwerking en implementatie van het informatiebeheerplan, handboek vervanging, applicatielandschap en metadataschema**
Er wordt actief gewerkt aan deze documenten. De focus ligt niet alleen op het vastleggen van beleid, maar ook op de praktische toepassing ervan.
- 5. Inrichting van de hotspot-monitor**
De hotspot-monitor wordt geïntegreerd in het Strategisch Informatieoverleg (SIO).

SharePoint Project

Conform de ICT-roadmap 2024 heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) dit jaar de nadruk gelegd op de migratie naar SharePoint. Dit project is gericht op het verbeteren van de samenwerking binnen de organisatie door documentbeheer en werkprocessen te stroomlijnen. Door de overstap naar SharePoint kunnen medewerkers efficiënter en gestructureerder werken, met betere toegankelijkheid en versiebeheer van documenten.

Een belangrijk onderdeel van deze migratie is de implementatie van automatische archivering, waardoor documenten op een uniforme en veilige manier worden opgeslagen en beheerd, in lijn met de geldende regelgeving en interne afspraken. Dit draagt bij aan een transparante en toekomstbestendige informatiehuishouding.

De verwachting is dat het project in het eerste kwartaal van 2025 wordt afgerond, waarna de volledige organisatie volledig is overgegaan op werken in SharePoint en het gebruik van automatische archivering.

Informatiebeveiliging

In 2024 is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) gestart met de inventarisatie van de nieuwe wetgeving op het gebied van informatiebeveiliging, zoals de BIO2 en de NIS2-richtlijn. De BIO2 stelt aangescherpte eisen aan de beveiliging van overheidsinformatie, terwijl de NIS2-richtlijn de cyberweerbaarheid van essentiële en belangrijke sectoren versterkt. Dit betekent dat de MRDH aanvullende maatregelen moet nemen op het gebied van risicobeheer, monitoring en incidentrespons. De komende periode wordt onderzocht welke stappen nodig zijn om aan deze verplichtingen te voldoen en de informatiebeveiliging verder te versterken.

Kwaliteitssysteem

In 2024 is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) gestart met de implementatie van een kwaliteitssysteem voor ICT. Dit systeem zorgt voor een gestructureerde en continue verbetering van ICT-processen, waardoor betrouwbaarheid, efficiëntie en veiligheid worden gewaarborgd. Het kwaliteitssysteem helpt bij het standaardiseren van werkwijzen, het beheren van risico's en het optimaliseren van ICT-diensten binnen de organisatie. De volledige ingebruikname van het systeem staat gepland voor 2025, waarna het een centrale rol zal spelen in het beheer en de ontwikkeling van de ICT-omgeving van de MRDH.

E-docs upgrade

Met de overstap naar een nieuw Document Management Systeem (DMS) blijft het oude systeem, E-docs, op de achtergrond beschikbaar voor afgeronde dossiers. Om de veiligheid en toegankelijkheid van deze archiefomgeving te waarborgen, is een upgrade noodzakelijk. Deze upgrade is in 2024 gestart en zal begin 2025 worden afgerond.

ICT Risicobeheer en Continuïteit

In 2024 heeft de MRDH aandacht besteed aan het beheersen van ICT-risico's en het waarborgen van de continuïteit van haar systemen. Er zijn geen ernstige verstoringen of beveiligingsincidenten gemeld. Daarnaast is een migratie naar SharePoint in gang gezet om een gestructureerde werkwijze en automatische archivering te realiseren.

De MRDH volgt de ontwikkelingen rond de BIO2- en NIS2-wetgeving nauwgezet en past de AVG toe bij de verwerking van persoonsgegevens en informatieverzoeken.

Een formele audit op de naleving van de AVG heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden. Vanwege beperkte capaciteit is gekozen voor een gefaseerde aanpak. In het derde kwartaal van 2025 wordt een Chief Information Security Officer (CISO) aangesteld, die verantwoordelijk wordt voor de opzet en uitvoering van het informatiebeveiligingsbeleid, inclusief de verdere invulling van AVG-compliance.

In de tussentijd wordt gestart met een inventarisatie van de verplichtingen en risico's voortvloeiend uit de BIO2-, NIS2- en AVG-wetgeving. Deze inventarisatie vindt plaats in Q3 – Q4 2025 en vormt de basis voor een plan van aanpak, een onderdeel van deze inventarisatie zal de audit zijn waarin onder meer de toepassing van de AVG zal worden opgenomen.

Hiermee kiest de MRDH voor een gefaseerde, realistische aanpak die inspeelt op actuele wet- en regelgeving en beschikbare capaciteit.

3.4.5 Rechtmatigheid

Inleiding

Rechtmatigheid is een van de kernbegrippen van goed overheidsbestuur. Burgers en bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat overheden publieke gelden rechtmatig verwerven en besteden. Daarom nemen overheden zelf maatregelen in de organisatie die waarborgen verschaffen, en zijn er ook in de regelgeving eisen opgenomen aan de interne en externe controle op rechtmatigheid. De in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties moeten rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en de van toepassing zijnde wettelijke regelingen, waaronder de verordeningen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Tot en met verslagjaar 2022 werd in de controleverklaring van de accountant expliciet een oordeel gegeven over zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid. Door een wetwijziging legt het dagelijks bestuur vanaf het boekjaar 2023 zelf verantwoording af over rechtmatigheid, met als doel om het gesprek hierover tussen dagelijks bestuur en algemeen bestuur te bevorderen. De rechtmatigheidsverantwoording betreft dus een verantwoording van het dagelijks bestuur aan het algemeen bestuur. Hierbij beoordeelt de accountant of de informatie (zoals opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording) getrouw (juist en volledig) is.

Om deze reden geeft de accountant vanaf verslagjaar 2023 nog uitsluitend een oordeel over de getrouwheid van de gehele jaarrekening. De rechtmatigheidsverantwoording maakt onderdeel uit van de jaarrekening. Hierdoor heeft het getrouwheidsoordeel van de accountant ook betrekking op de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur. Het algemeen bestuur mag er dan ook op vertrouwen dat de accountant toeziet op de juistheid en volledigheid van de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur. Overigens blijft de accountant met de invoering van de rechtmatigheidsverantwoording wel een oordeel geven over de rechtmatige besteding van de specifieke uitkeringen van het Rijk.

Hierna worden de belangrijkste bevindingen in het kader van het onderzoek naar de rechtmatigheid vastgelegd. De Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV en het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2024' die het algemeen bestuur op 6 december 2024 vaststelden, dienen hierbij als uitgangspunt.

Naleving Treasurystatuut MRDH

De bepalingen uit het treasurystatuut zijn in 2024 nageleefd.

Naleving financiële verordening MRDH 2015

Het algemeen bestuur heeft de begroting 2024 niet uiterlijk op 14 juli 2023 vastgesteld (conform artikel 3, lid 1), maar stelde deze op 8 september 2023 vast. Deze formele onrechtmatigheid leidt overigens niet tot een financiële onrechtmatigheid die van invloed is op de rechtmatigheidsverantwoording 2024.

Naleving rechtmatigheidscriteria inzake de rechtmatigheidsverantwoording

Voor de oordeelsvorming door het dagelijks bestuur over de rechtmatigheid van het financieel beheer voor de rechtmatigheidsverantwoording zijn de volgende drie criteria van toepassing:

1. het begrotingscriterium;
2. het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium);
3. het voorwaardencriterium.

Hierna volgt een analyse van de rechtmatigheid over het verslagjaar 2024.

Ad 1 Het begrotingscriterium

Het begrotingscriterium is uitgewerkt in de kadernota rechtmatigheid 2024 van de commissie BBV en dit is ook zo verwerkt in het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2024. Er is sprake van begrotingsonrechtmatigheid indien:

- a. het dagelijks bestuur bij de realisatie van doelen en het realiseren van activiteiten de door het algemeen bestuur vastgestelde budgetten voor wat betreft de lasten (op subtotalen binnen de begrotingsprogramma's) of investeringsbudgetten overschrijdt;
- b. toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves niet door het algemeen bestuur zijn vastgesteld en;
- c. bij overschrijdingen van lasten of investeringsbudgetten en/of lagere of hogere baten dan begroot de begroting niet tijdig met begrotingswijzigingen is aangepast.

Ad a Begrotingsoverschrijding lasten en investeringsbudgetten

Als blijkt dat de gerealiseerde lasten, zoals weergegeven in de jaarrekening, hoger zijn dan de geraamde bedragen met inbegrip van de laatste begrotingswijziging, is voor zover het de begrotingsoverschrijdingen betreft mogelijk sprake van onrechtmatige lasten. De overschrijding kan namelijk in strijd zijn met het budgetrecht van het algemeen bestuur.

Voor de afweging of afwijkingen tot opname in de rechtmatigheidsverantwoording leiden, moeten de baten en lasten apart worden beschouwd en moeten deze daarom niet worden gesaldeerd. Hierbij moet je rekening houden met het niveau waarop het algemeen bestuur de begroting autoriseert. Dit is binnen de MRDH op het niveau van subtotalen binnen de begrotingsprogramma's. Het kan hier ook gaan om begrotingsonrechtmatigheden, waarbij het dagelijks bestuur binnen het door het algemeen bestuur uitgezette beleid is gebleven.

De volgende zes beleidskaders zijn van toepassing voor de MRDH voor begrotingsonrechtmatigheden.

1. Budgetoverschrijdingen betreffende activiteiten die niet passen binnen het bestaande beleid en waarvoor geen voorstel voor begrotingsaanpassing is ingediend bij het algemeen bestuur zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.

2. Budgetoverschrijdingen die geheel of grotendeels worden gecompenseerd door direct gerelateerde opbrengsten, bijvoorbeeld via subsidies of kostendeekkende omzet, zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.
3. Budgetoverschrijdingen bij open einde (subsidie)regelingen zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee voor de rechtmatigheidsverantwoording. Vaak blijkt vanwege dit open karakter in het kader van het opmaken van de jaarrekening een (niet eerder geconstateerde) overschrijding.
4. Budgetoverschrijdingen die worden gecompenseerd door extra inkomsten die niet direct gerelateerd zijn, zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.
5. Begrotingsoverschrijdingen waarvoor geen begrotingswijziging is ingediend, maar waar het algemeen bestuur wel schriftelijk over is geïnformeerd, zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee in de rechtmatigheidsverantwoording.
6. Begrotingsoverschrijdingen van meerjarige investeringsbudgetten in enig jaar, maar waarvan aannemelijk is dat het totaal van de uitgaven binnen het investeringsbudget blijven, zijn niet onrechtmatig. Dit wordt overigens wel toegelicht in de jaarrekening, omdat het niet aanwenden van investeringsbudgetten kan duiden op vertragingen in de uitvoering van de investering (en dus beleid).

In de jaarrekening 2024 is in het overzicht overhead sprake van een begrotingsoverschrijding van de lasten op enkele subtotalen. De totale begrotingsoverschrijding van de lasten op het niveau van de subtotalen bedraagt € 134.689.

Alleen de begrotingsoverschrijdingen van de lasten op subotaalniveau, die groter zijn dan de rapportagetolerantie ad € 125.000 (vastgesteld door het algemeen bestuur), zijn hieronder toegelicht.

Programma	Subtotalen	Begrotingsoverschrijding	Toelichting
Overhead	Lasten overhead	€ 134.689	De overhead laat een overschrijding zien van € 134.689. Dit is opgebouwd uit een positief saldo (onderschrijding) van € 251.498 op de materiële overhead (inclusief overhead projecten) en een negatief saldo op de personele overhead van € 423.058. Personele overhead: Het negatieve saldo wordt grotendeels veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen en ontstane vacatures, het achterblijven van opdrachten ten opzichte van de capaciteit van MRDH Support en door het management van de MRDH-organisatie gemaakte organisatorische keuzes. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 1.050.473 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 627.415 positief. Materiële overhead: Het positieve saldo wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd, activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot en meevallers.

Ad b) Onttrekken of doteren aan bestemmingsreserves

Mutaties in reserves, die niet door een voor 31 december van het verslagjaar genomen besluit van het algemeen bestuur zijn gedekt, zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor de rechtmatigheidsverantwoording.

In de jaarrekening 2024 zijn alle mutaties (onttrekkingen en stortingen) in de reserves (af)gedekt middels een genomen (begrotings)besluit door het algemeen bestuur.

Ad c) Onderschrijdingen van lasten of investeringsbudgetten en/of lagere of hogere baten dan begroot de begroting

Over- en onderschrijdingen van baten of onderschrijdingen van lasten/investeringen betreffen op zichzelf geen begrotingsonrechtmatigheden, maar het kan wel onrechtmatig zijn als deze afwijkingen niet tijdig in de (bijgestelde) begroting zijn verwerkt (ofwel: niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld). Het gaat dus om het tijdig melden. Wat tijdig is, wordt bepaald door de interne afspraken tussen het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur over het rapporteren van afwijkingen en het aanpassen van de begroting. Binnen de MRDH is afgesproken dat het tijdig is als deze afwijkingen bij de jaarrekening worden gemeld en worden toegelicht door het dagelijks bestuur. Reden hiervoor is dat de MRDH in de praktijk vaak afhankelijk is van externe partijen (subsidieontvangers) voor wat betreft de tijdigheid van de uitvoering van de werkzaamheden.

In de jaarrekening 2024 zijn de onderstaande (begrotings)afwijkingen adequaat toegelicht in de programmaverantwoording. Door deze uitgebreide toelichting van de (begrotings)afwijkingen in de jaarrekening wordt voldaan aan het tijdig melden aan het algemeen bestuur en tellen deze (begrotings)afwijkingen niet mee voor de begrotingsonrechtmatigheden in de rechtmatigheidsverantwoording.

Programma	Subtotalen	Gerealiseerde lasten lager dan begroting
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Beleid en programmering	€ 629.509
	Exploitatie OV	€ 63.240.985
	Apparaatslasten	€ 636.016
	Vennootschapsbelasting	€ 133
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Verkeer	€ 7.790.531
	OV	€ 22.931.628
	Apparaatslasten	€ 190.436
Economisch vestigingsklimaat	Programmakosten	€ 594.630
	Subsidie YES!Delft	€ 27.601
	Subtotaal directe kosten personeel	€ 224.021

Programma	Gerealiseerde baten lager dan begroting	Gerealiseerde baten hoger dan begroting
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	€ 64.711.054	€ -
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	€ 30.912.595	€ -
Economisch vestigingsklimaat	€ 14.546	€ -
Overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	€ -	€ 134.689

Ad 2 Het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium)

Het M&O-criterium geldt in het bijzonder voor bijdragen om niet en subsidies. Worden subsidies terecht verstrekt en worden ze ook gebruikt voor het doel waarvoor het is gegeven? Misbruik kan gelijk worden gesteld aan het plegen van fraude om zich onrechtmatig overheids gelden toe te eigenen en is dan ook onrechtmatig. Bij oneigenlijk gebruik is feitelijk gehandeld in overeenstemming met wet- en regelgeving, maar is dit in strijd met het doel en de strekking van de wet- en regelgeving. Daarmee zijn dergelijke handelingen niet onrechtmatig. De MRDH geeft

hier invulling aan door aanvragen voor en verantwoordingen van subsidies en bijdragen te toetsen op de te behalen doelstellingen. Daarnaast verzoekt de MRDH in veel gevallen een controleverklaring bij subsidieverantwoordingen. Een groot deel van de geldstromen binnen de MRDH gaat naar partijen als gemeenten en vervoerders. Er zijn nauwelijks particuliere begunstigden van de gelden, waardoor het risico op misbruik en oneigenlijk gebruik lager is. Uit de interne controles op verleende subsidies, bijdragen en overige vergoedingen zijn voor het verslagjaar geen onrechtmatigheden gebleken.

Ad 3 Het voorwaardencriterium

Bij de besteding en inning van gelden moet de MRDH zich aan bepaalde voorwaarden houden. Deze voorwaarden liggen vast in wetten en regels van hogere overheden en de (eigen) regelgeving van de MRDH. De eisen/voorwaarden zijn afkomstig uit diverse wet- en regelgeving en hebben betrekking op aspecten als doelgroep, termijn, grondslag, administratieve bepalingen, normbedragen, bevoegdheden, bewijsstukken, recht, hoogte en duur. Het kan hier zowel om interne regelgeving (verordeningen etc.) als externe regelgeving gaan. In het jaarlijks opgestelde controleprotocol staat de regelgeving opgenomen onder het normenkader. Voor de rechtmatigheidscontrole zijn vooral de gestelde voorwaarden, die betrekking hebben op recht (heeft de ontvanger wel recht op de vergoeding of subsidie?), hoogte (klopt het bedrag, is de berekening juist?) en duur (zijn de juiste termijnen in acht genomen?) van belang.

Een voorbeeld van het niet naleven van het voorwaardencriterium is het ten onrechte niet Europees aanbesteden van een opdracht. Het voorwaardencriterium is verder uitgewerkt in interne controleprogramma's. Uit de controle op inkopen is gebleken dat er twee opdrachten ten onrechte niet Europees zijn aanbesteed. Daarnaast zijn er twee opdrachten verstrekt, die niet voldoen aan het interne inkoopbeleid (te weinig offertes opgevraagd voor geraamde opdrachtwaarde), maar waarbij de Europese aanbestedingsgrens die daarvoor geldt niet wordt overschreden. Voor het verslagjaar gaat het om een bedrag van € 146.451,- voor de opdrachten die ten onrechte niet Europees aanbesteed zijn en een bedrag van € 106.924,- voor de opdrachten die niet voldoen aan het interne inkoopbeleid.

Daarnaast zijn er opdrachten verstrekt aan vier leveranciers, waarbij er te weinig controle informatie is om een conclusie te trekken over de rechtmatigheid van deze inkopen. Dit betreft opdrachten voor onder andere licenties voor software, materialen voor een project (gerelateerd aan de aanleg van railinfrastructuur) en tijdelijke inhuur van een communicatiemedewerker. Voor deze opdrachten geldt dat de Europese aanbestedingsgrens niet is overschreden. In totaliteit gaat het voor deze opdrachten tezamen om een bedrag van € 586.380,-.

Uit de controle op subsidies zijn geen onrechtmatigheden gebleken.

Overeenkomstig de vastgestelde rapportagegrens van € 125.000 door het algemeen bestuur zijn alleen de opdrachten en subsidies opgenomen waarvan de onrechtmatigheid groter is dan deze rapportagegrens van € 125.000.

3.5 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de MRDH een bestuurlijk én een financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen (publiekrechtelijke organisatie), deelnemingen (vennootschappen), stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht. Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

- een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen, als de verbonden partij failliet gaat;
- aansprakelijk kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, is geen verbonden partij. Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

In het geval van de MRDH zijn er drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., de RET N.V. en Zuid-Holland Bereikbaar. De verbonden partijen kunnen worden onderverdeeld in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (vanaf 2022: Zuid-Holland Bereikbaar).

Vanaf 2022 neemt de MRDH deel aan de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar, waarvoor een stichting is opgericht waarin alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd. Binnen de nieuwe organisatie wordt gewerkt aan het programma Zuid-Holland Bereikbaar. Het programma is een gezamenlijke en langjarige bereikbaarheidsaanpak van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Den Haag, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en Havenbedrijf Rotterdam. Binnen het programma wordt voortgebouwd op de samenwerking tussen de partners, zoals die tot en met 2021 plaatsvond vanuit de uitvoeringsorganisaties De Verkeersonderneming, Bereik! en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland.

Hierna zijn in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen van de drie verbonden partijen.

Naam	HTM Personenvervoer N.V.
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de HTM Personenvervoer van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2023: € 95.503.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2023: € 560.055.000
Financieel resultaat	Over 2023: € 2.226.000
Risico's	Zie hoofdstuk 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	RET N.V.
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2023: € 144.170.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2023: € 351.784.000
Financieel resultaat	Over 2023: -/- € 6.386.000
Risico's	Zie hoofdstuk 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	Zuid-Holland Bereikbaar
Vestigingsplaats	Statutair Rotterdam, feitelijk Delft
Visie	De samenwerking tussen partijen heeft tot doel het (doen) realiseren van het gezamenlijke Programma Zuid-Holland Bereikbaar (hierna: 'Programma ZHB'). Dit gezamenlijke Programma ZHB heeft als doel het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) en het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland, door dat wat gezamenlijk beter kan, samen te organiseren en uit te voeren, door toepassing van innovatieve oplossingen ten dienste van de opgave, die de partners alleen niet kunnen ontwikkelen en/of uitvoeren.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland bij (grootschalige) werkzaamheden.
Deelnemende partijen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail B.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.
Financieel belang	De bekostiging van de in het Jaarplan opgenomen werkzaamheden. Dat bestaat uit de bekostiging van een exploitatiebudget en een werkbudget. Conform afspraken BO MIRT 25/26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 t/m 2026, waarvan 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget wordt jaarlijks vastgesteld via het jaarplan van Zuid-Holland Bereikbaar en bedraagt voor de MRDH € 616.666 in 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, onderdeel Verkeersmanagement en wegenstructuur.
Eigen vermogen	Per 31-12-2023: € 2.453.492 (na bestemming resultaat 2023)
Vreemd vermogen	Per 31-12-2023: € 2.470.537
Financieel resultaat	Over 2023: € 425.244 (negatief)
Risico's	Er bestaat het risico op overbesteding (meer geld uitgeven dan er beschikbaar is). Bij zicht op overbesteding dient overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming te worden gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.

Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan en worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Conform de SOK is het eerste Werkplan vastgesteld voor de periode 2022-2024. In het BO MIRT van 6-7 november 2024 is afgesproken dat Rijk en regio ernaar streven om uiterlijk in het eerste kwartaal van 2025, voorafgaand aan de voorjaarsnota, in de Stuurgroep ZHB tot een voorstel te komen voor (de verdeling van) de financiering van Zuid-Holland Bereikbaar voor de periode 2026-2030. Daarbij worden tevens de noodzaak en mogelijkheden voor het maken van indexeringsafspraken bezien en worden afspraken gemaakt over de mate waarin partijen invulling geven aan de detachering van personeel aan Zuid-Holland Bereikbaar vanuit de samenwerkende moederorganisaties.
Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een Jaarplan opgesteld. Jaarlijks levert de stichting uiterlijk in mei van elk jaar een jaarrekening op over het afgelopen boekjaar met een goedkeurende controleverklaring van een externe accountant, waarna de Raad van Toezicht deze jaarrekening vaststelt. De aldus vastgestelde jaarrekening en accountantsverklaring worden vervolgens uiterlijk op 1 juli van het desbetreffende jaar ter kennis gebracht van de deelnemende partijen.
Programma en activiteit	Programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

3.6 Subsidies

Op grond van de Financiële verordening MRDH 2015 van de MRDH wordt in deze paragraaf een overzicht gegeven van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening zijn verleend. De Subsidieverordening Vervoersautoriteit bevat de spelregels voor subsidieverlening binnen de MRDH. Vrijwel alle subsidies binnen de MRDH worden op grond van deze verordening verstrekt. Er zijn enkele uitzonderingen op deze regel. Voor zover subsidieaanvragen niet op basis van de genoemde subsidieverordening worden gehonoreerd, baseert de MRDH zich bij de besluitvorming op de bepalingen rondom subsidieverlening in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Die wet biedt onder meer de volgende mogelijkheden voor subsidieverlening buiten de subsidieverordening (Awb 4:23):

- lid 3 onderdeel c: indien de begroting de subsidieontvanger en het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld, vermeldt, of
- lid 3 onderdeel d: in incidentele gevallen, mits de subsidie voor ten hoogste vier jaren wordt verstrekt.

In het eerste geval wordt ook wel gesproken van een begrotingspostsubsidie, in het tweede geval van een incidentele subsidie. Met betrekking tot het verslagjaar 2024 zijn in dit kader de volgende subsidies verleend:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2024 begroting (€)	Bedrag 2024 realisatie (€)	toelichting
Begrotingspost-subsidie meerjarig	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	CROW	900.000	900.000	Subsidie voor het uitvoeren van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). Het KpW-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeers- en vervoerbeleid door middel van kennisproducten en het organiseren van netwerken. Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een meerjarige subsidie van maximaal € 900.000 per jaar verleend voor de periode 2024 tot en met 2027.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	986.081	986.081	InnovationQuarter is sinds de oprichting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke partner in het realiseren van doelstellingen van de MRDH als het gaat om versterking van het Economisch Vestigingsklimaat en het innovatie-ecosysteem. De afgelopen jaren heeft de MRDH jaarlijks subsidie verleend aan InnovationQuarter op de onderwerpen Innoveren, Investor Relations en het Secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat een meerjarige subsidie verleend aan InnovationQuarter voor de jaren 2024 tot en met 2026 met een begrotingsvoorbehoud voor de jaren 2025 en 2026. De subsidie wordt verleend voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	500.000	472.399	Medio 2022 is voor de periode juni 2022 tot juni 2025 een subsidie van maximaal € 1.500.000 verstrekt voor het project Region of the Future. Dit vervolg op het programma City of the Future draagt langs drie domeinen; Robotica in de openbare Ruimte, Urban Data en Energietransitie bij aan nieuwe toepasbare innovatie, werkgelegenheid, nieuwe bedrijvigheid, besparingen voor gemeenten en stage-/afstudeerplaatsen op mbo/hbo en wo-niveau. In 2024 is op deze subsidie € 472.399 verantwoord.

3.7 Wet open overheid (Woo)

Zoals de Wet open overheid vereist maakt MRDH veel documenten al actief openbaar. Het betreft:

- Agenda's
- Vergaderstukken van alle openbare vergaderingen van de bestuursorganen
- Vergaderverslagen
- Besluitenlijsten van alle vergaderingen van de bestuursorganen (Bestuurscommissies, Adviescommissies, Dagelijks Bestuur, Algemeen Bestuur)
- Beleidsstukken en reglementen
- Persberichten
- Overige relevante documenten

We zien in 2024 dat het aantal verzoeken op basis van de Wet Open Overheid bij MRDH toeneemt.

Een van de oorzaken lijkt terug te voeren op een misvatting in het kader van Wet lokaal spoor. Twee vervoerders (RET en HTM) zijn door MRDH aangewezen als beheerder van het spoor op basis van de Wet Lokaal Spoor en geven namens MRDH vergunningen af aan derden, om in de nabijheid van het spoor werkzaamheden te mogen verrichten. In de praktijk blijkt de publicatie van deze vergunningen verwarring op te leveren, omdat men denkt dat MRDH de vergunde werkzaamheden zelf gaat verrichten. Woo-verzoeken zijn het gevolg. MRDH probeert door een duidelijkere tekst bij publicaties het aantal Woo-verzoeken te verminderen.

Ook het aantal zienswijzeverzoeken op basis van de Woo is toegenomen. Dit zijn verzoeken van andere overheden, die stukken openbaar willen maken waar MRDH bij betrokken is.

Er is dus in zijn geheel een duidelijke toename van beide soort verzoeken, waardoor het ambtelijk apparaat extra belast wordt.

Om efficiënter te kunnen reageren op Woo- verzoeken heeft MRDH een digitaal programma in gebruik genomen, die het weglakken van bepaalde stukken (bijvoorbeeld in verband met privacy) gemakkelijker maakt.

-0-0-0-

**DEEL 2.
JAARREKENING**

-0-0-0-

**Hoofdstuk 4
OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN**

-0-0-0-

4.1 Overzicht van baten en lasten per programma

Staat van baten en lasten	Realisatie 2024	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire begroting 2024	Realisatie 2023
<i>Lasten</i>					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	540.762.332	-64.711.054	605.473.386	476.868.746	438.981.808
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	86.188.062	-30.912.595	117.100.657	126.044.616	79.648.086
Economisch Vestigingsklimaat	5.108.569	-846.252	5.954.821	5.717.110	5.865.229
Overhead	7.881.279	134.689	7.746.590	7.845.430	7.234.064
Onvoorzien	0	0	0	0	0
Totaal lasten	639.940.242	-96.335.212	736.275.454	616.475.902	531.729.186
<i>Baten</i>					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	546.762.332	-64.711.054	611.473.386	484.515.784	440.981.808
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	86.188.061	-30.912.596	117.100.657	126.044.616	79.648.086
Economisch Vestigingsklimaat	5.721.625	-14.546	5.736.171	5.717.110	5.442.800
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	7.881.279	134.689	7.746.590	7.845.430	7.234.064
Totaal baten	646.553.297	-95.503.507	742.056.804	624.122.940	533.306.759
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	6.613.055	831.705	5.781.350	7.647.038	1.577.573
<i>Toevoeging aan reserves</i>					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	6.000.000	0	6.000.000	7.647.038	2.000.000
<i>Onttrekking aan reserves</i>					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-218.650	0	-218.650	0	-1.327.207
Gerealiseerd resultaat	831.705	831.705	0	0	904.779

4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

4.2.1 Analyse afwijkingen

De verschillen tussen realisatie en begroting worden in de programmaverantwoordingen en het overzicht Overhead toegelicht in de paragrafen 2.1.3, 2.2.3, 2.3.3 en 2.4.2.

4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten

Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de exploitatie 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 een materieel sluitende exploitatie.

Onder incidentele baten en lasten verstaan we onder meer de volgende posten:

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

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard.

De grootste geldstroom, de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), betreft in principe een structurele geldstroom en is daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt, zijn daarmee ook structurele lasten. Wel kunnen er voor specifieke projecten incidenteel middelen aan de BDU worden toegevoegd. De hiermee samenhangende lasten en baten dienen dan wel als incidenteel te worden aangemerkt. Dat geldt ook voor de projecten die uit Europese subsidiefondsen worden bekostigd.

In de hiernavolgende tabel staan voor de programma's en het onderdeel Overhead de incidentele lasten en baten.

Incidentele baten en lasten	Realisatie 2024					
	Programma's	Lasten	Baten	Dotaties	Onttrekkingen	Saldo
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer						
Subsidie SOV-herijkingscompensatie	€	15.235.187	€ 15.235.187			€ -
Bijdrage derden aan onderzoek Verkeer	€	71.834	€ 71.834			€ -
Bijdrage derden aan onderzoek Openbaar Vervoer	€	202.040	€ 202.040			€ -
Dotatie risicoreserve financiering				€ 6.000.000		€ -6.000.000
	€	15.509.061	€ 15.509.061	€ 6.000.000	€ -	€ -6.000.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer						
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	€	1.512.077	€ 1.512.077			€ -
Bijdrage derden aan infrastructurale	€	37.570	€ 37.570			
	€	1.549.647	€ 1.549.647	€ -	€ -	€ -
3. Economisch Vestigingsklimaat						
Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat					€ 218.650	€ 218.650
	€	-	€ -	€ -	€ 218.650	€ 218.650
Overhead						
Doorbelasting overhead ABRI's			€ 36.871			€ 36.871
	€	-	€ 36.871	€ -	€ -	€ 36.871
Totaal		17.058.708	17.095.579	6.000.000	218.650	-5.744.479

Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

In 2024 is eenmalig van het Rijk € 15,2 miljoen ontvangen ter compensatie voor de SOV-herijking. Deze middelen zijn één op één doorgezet naar de vervoerders. Daarnaast zijn er nog bijdragen van derden ontvangen ter dekking van lopende onderzoeken bij Verkeer en Openbaar Vervoer. Verder wordt € 6 miljoen gedoteerd aan de risicoreserve, zie voor toelichting paragraaf 3.1.

Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH via de BDU incidentele bijdragen van het Rijk. Het betreft incidentele baten en de daarbij behorende lasten op basis van projectvoortgang. Daarnaast ontvangt de MRDH een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

Programma Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichhoudende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele post te worden verantwoord.

Overhead

Voor het abri-project belast de MRDH een bedrag van de overhead in zowel personeel als materieel door aan het project.

4.2.3 Overzicht van baten en lasten 2024 per taakveld

Baten en lasten 2024 per taakveld (euro's)	Realisatie 2024	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire Begroting 2024	Realisatie 2023
<i>Lasten per taakveld</i>					
2.1 Verkeer en vervoer	34.669.943	-8.333.922	43.003.865	73.544.091	42.449.181
2.5 Openbaar vervoer	577.450.034	-87.085.184	664.535.218	529.369.271	463.640.059
0.5 Treasury	14.830.174	-204.411	15.034.585	0	12.540.376
3.1 Economische ontwikkeling	5.108.569	-846.252	5.954.821	5.717.110	5.865.229
0.4 Overhead	7.881.279	134.689	7.746.590	7.845.430	7.234.064
0.9 Vennootschapbelasting (VpB)	242	-133	375	-	278
Totaal	639.940.242	-96.335.212	736.275.454	616.475.902	531.729.186
<i>Baten per programma</i>					
2.1 Verkeer en vervoer	30.561.159	-12.442.706	43.003.865	73.544.091	39.506.985
2.5 Openbaar vervoer	560.094.283	-104.053.023	664.147.306	537.016.309	447.318.565
0.5 Treasury	42.294.951	20.872.079	21.422.872	0	33.804.345
3.1 Economische ontwikkeling	5.721.625	-14.546	5.736.171	5.717.110	5.442.800
0.4 Overhead	7.881.279	134.689	7.746.590	7.845.430	7.234.064
Totaal	646.553.297	-95.503.507	742.056.804	624.122.940	533.306.759
Resultaat voor reservemutaties	6.613.055	831.705	5.781.350	7.647.038	1.577.573
<i>Bestemming resultaat</i>					
Onttrekking aan reserves	-218.650	0	-218.650	-	-1.327.207
Toevoeging aan reserves	6.000.000	0	6.000.000	7.647.038	2.000.000
Resultaat	831.705	831.705	0	0	904.779

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

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

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

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

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

De mutaties van de reserves (dotaties en onttrekkingen) lopen via taakveld 0.10 mutaties reserves.

4.2.4 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in de reserves in principe als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. De MRDH volgt dit voorschrift met ingang van de jaarrekening 2022. Er is daarom geen sprake van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan reserves.

4.2.5 WNT-gegevens

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) ingegaan. De WNT stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector. Deze verantwoording is opgesteld op basis van regelgeving die op de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van toepassing is: het algemene WNT-maximum.

Het bezoldigingsmaximum in 2024 voor de MRDH is € 233.000 (2023: € 223.000). Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen tevens de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte.

De leden van het algemeen en dagelijks bestuur, bestuurscommissie Vervoersautoriteit, bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat en de secretarissen in 2024 zijn allen onbezoldigd.

WNT-gegevens leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

Gegevens 2024	2024	2023
bedragen x € 1	C. Mourik	C. Mourik
Functiegegevens	secretaris-algemeen directeur	secretaris-algemeen directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2023	1/1 - 31/12	1/1 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,00	1,00
Dienstbetrekking?	ja	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 175.719	€ 149.195
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 23.441	€ 22.540
<i>Subtotaal</i>	€ 199.161	€ 171.735
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 233.000	€ 223.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ -	€ -
Totale bezoldiging	€ 199.161	€ 171.735
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.

Hoofdstuk 5 BALANS 2024

-0-0-0-

ACTIVA	31-12-2024	31-12-2023	PASSIVA	31-12-2024	31-12-2023
Vaste activa (art. 33)			Vaste passiva (art. 41)		
Materiële vaste activa (art. 35)	702.255	806.182	Eigen vermogen (art. 42/43)	42.034.603	35.421.549
Investeringen met economisch nut	702.255	806.182	Algemene reserve	0	0
Financiële vaste activa (art. 36)	1.067.709.055	970.278.795	Bestemmingsreserves	41.202.899	34.516.770
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	Gerealiseerde resultaat	831.704	904.779
Leningen aan deelnemingen	491.526.478	446.001.729	Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	1.068.480.636	971.048.167
Overige langlopende leningen	576.181.576	524.276.065	Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.067.699.386	970.266.917
Totaal vaste activa	1.068.411.310	971.084.977	Waarborgsommen	781.250	781.250
Vlottende activa (art. 37)			Totaal vaste passiva	1.110.515.239	1.006.469.716
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	673.387.024	520.771.995	Vlottende passiva (art. 47)		
Vorderingen op openbare lichamen	40.021.824	45.867.940	Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	36.452.828	18.327.738
Verstreckte kasgeldleningen aan openbare lichamen	0	0	Overige schulden	36.452.828	18.327.738
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	628.229.817	467.526.672	Overlopende passiva (art. 49)	647.673.947	543.311.316
Overige vorderingen	5.135.383	7.377.383	Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten	125.999.765	137.243.247
Liquide middelen (art. 40)	50.148	50.000	gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume		
Banksaldi	50.148	50.000	De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	501.974.430	404.188.389
Overlopende activa (art. 40a)	52.793.532	76.201.797	Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	19.699.752	1.879.680
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	27.079.898	39.039.798	Totaal vlottende passiva	684.126.775	561.639.054
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	25.713.635	37.161.999			
Totaal vlottende activa	726.230.704	597.023.792	Totaal passiva	1.794.642.014	1.568.108.769
Totaal activa	1.794.642.014	1.568.108.769			

5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De opstelling van de jaarrekening vereist dat het management oordelen vormt, alsmede schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen. Ook van de baten en lasten. De werkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode, waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden, waarvoor de herziening gevolgen heeft.

Algemene grondslagen voor de Rechtmatigheidsverantwoording

De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de financiële verordening, het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2024 en op basis van de kadernota rechtmatigheid. Dat betekent het volgende.

1. De rechtmatigheidsverantwoording ziet toe op de financiële rechtmatigheid van baten, lasten, balansmutaties, alsmede de baten en lasten inzake de specifieke uitkeringen op grond van art. 17 Financiële-verhoudingswet.
2. De financiële rechtmatigheid waaronder het voorwaarden criterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik-criterium omvat het volgende:
 - a) voor het voorwaarden criterium bestaat de norm uit het normenkader dat onderdeel is van het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2024' zoals op 6 december 2024 door het algemeen bestuur is vastgesteld;
 - b) voor het begrotingscriterium geldt dat alle overschrijdingen van lasten en investeringskredieten onrechtmatig zijn, waarbij voor een aantal scenario's in het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2024' is beschreven wanneer deze overschrijdingen acceptabel zijn. Voor over- en onderschrijdingen van baten, onderschrijdingen van lasten en onderschrijdingen van investeringskredieten geldt dat deze als onrechtmatig zijn aangemerkt, indien ze niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld;
 - c) ten aanzien van het M&O-criterium zijn de uitgangspunten in hoofdstuk 3.2.3. van het 'Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2024' leidend bij het voorkomen en opsporen van misbruik en oneigenlijk gebruik. Omdat alleen bij misbruik sprake is van een onrechtmatigheid zijn eventuele gevallen van misbruik (mits cumulatief met andere fouten of onduidelijkheden boven de verantwoordingsgrens) opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording.
3. De rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld binnen de kaders van de kadernota rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV alsmede onze eigen financiële verordening. Dit betekent dat:
 - a. een verantwoordingsgrens van 1% (zijnde € 6.459.402) is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen;

- b. een rapporteringstolerantie van € 125.000 is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

Waarderingsgrondslagen

De jaarrekening is overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) opgesteld.

Vaste activa

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs verminderd met de lineaire afschrijvingen. De verkrijgingsprijs omvat de inkoopprijs en de bijkomende kosten. De vervaardigingsprijs omvat de aanschaffingskosten van de gebruikte grond- en hulpstoffen en de overige kosten die je rechtstreeks aan de vervaardiging kunt toerekenen. In de vervaardigingsprijs kunnen verder een redelijk deel van de indirecte kosten worden opgenomen, en de rente over het tijdvak die aan de vervaardiging van het actief worden toegerekend. In dat geval vermeldt de toelichting dat deze kosten worden geactiveerd. De eerste afschrijving start op 1 juli in het jaar van ingebruikname van de investering. De ontvangen investeringsbijdragen van derden zijn in één keer in mindering gebracht op de activering.

Investerings met een economisch nut

Materiële vaste activa met een bruto investeringsbedrag tot € 10.000 worden niet geactiveerd, maar worden rechtstreeks ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Voor investeringen met een economisch nut hanteren we de volgende afschrijvingstermijnen:

De volgende materiële vaste activa worden lineair afgeschreven in:

- a. maximaal tien jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- b. maximaal tien jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- c. vijf jaar: telefooninstallaties;
- d. drie jaar: automatiseringsapparatuur;
- e. tien jaar: kantoormeubilair;
- f. maximaal tien jaar: straatmeubilair.

Financiële vaste activa

Financiële vaste activa worden, tenzij hierna anders is vermeld, opgenomen tegen nominale waarde. Zo nodig is een voorziening voor verwachte oninbaarheid in mindering gebracht.

Van een deelneming is krachtens artikel 1 lid e BBV sprake als de GR participeert in het aandelenkapitaal van een nv of bv. Participaties in het aandelenkapitaal van nv's en bv's (kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen in de zin van het BBV) zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs

van de aandelen. Deelnemingen worden tegen de marktwaarde gewaardeerd indien de marktwaarde lager is dan de verkrijgings- of vervaardigingsprijs.

Flottende activa

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden met de boekwaarde van vorderingen verrekend.

Liquide middelen

De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.

Overlopende activa

De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Vaste passiva

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit de Egalisatiereserve EV, de risicoreserve financieringen, de voorgestelde resultaatsbestemming en het nog te bestemmen resultaat volgens het overzicht van baten en lasten (de programmarekening). Alleen het algemeen bestuur kan de bestemming van een reserve veranderen. De opheffing van reserves moet met een besluit van het algemeen bestuur plaatsvinden, indien er vooraf geen einddatum is vastgelegd waarop de reserve komt te vervallen.

Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Vaste schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde, verminderd met gedane aflossingen. De vaste schulden hebben een rentetypische looptijd van één jaar of langer.

Flottende passiva

Netto flottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

Flottende schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. De flottende schulden hebben een rentetypische looptijd van korter dan één jaar.

Overlopende passiva

De overlopende passiva zijn ook gewaardeerd tegen nominale waarde.

Resultaatbepaling

Voor de gemeenschappelijke kosten, zoals opleidingen, huisvesting, automatisering, financiën, communicatie en archief wordt in de begroting een kostenverdeling gemaakt op basis van een verdeelsleutel. Deze kosten worden verantwoord in het onderdeel Overhead. De gemeenschappelijke kosten worden toegerekend aan de dekkingsbronnen op basis van de in de begroting gehanteerde sleutels.

De baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. De rijksbijdragen worden verantwoord volgens het principe van Single information Single audit, op basis van het baten- en lastenstelsel.

Verantwoording concessiebedragen

Elk jaar verleent de bestuurscommissie Vervoersautoriteit aan vervoerders een subsidie voor het uitvoeren van hun vervoersconcessie. Deze subsidie is gebaseerd op een bijdrage per dienstregelingkilometer. Over de dienstregelingkilometers wordt ten minste elk kwartaal gerapporteerd aan de MRDH (MIPOV-rapportage). Onder meer via deze verantwoording controleert de MRDH of de afgesproken kilometers zijn gerealiseerd. Deze controles bieden de MRDH voldoende zekerheid dat deze subsidies juist en rechtmatig worden besteed.

Naar verwachting stelt de MRDH de OV-subsidies, die zijn verleend voor het jaar 2024, vanaf het derde kwartaal 2025 vast.

Vanuit de Regeling Specifieke Uitkering Transitievergoeding zijn in 2023 subsidies verleend en verkregen voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer. De vervoerders hebben deze verantwoord in 2024.

Verantwoording subsidiebedragen

De kaders voor het verlenen van subsidies binnen de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn vanaf 2018 vastgelegd in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH. Voor de bevoorschotting en afrekening van tot en met 2017 verleende subsidies is de Tijdelijke subsidieverordening Verkeer en Vervoer MRDH 2015 nog van kracht. Op basis daarvan waren de betreffende subsidieverordeningen van de voormalige stadsregio's in 2024 nog steeds van kracht.

De belangrijkste bepalingen ten aanzien van subsidieverlening, bevoorschotting en vaststelling op grond van de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 luiden als volgt:

De wijze van bevoorschotting van de subsidie voor grote projecten wordt per project bepaald en in de beschikking vermeld. Voor kleine projecten geldt dat er eenmaal een voorschot van 50% van de subsidie kan worden gegeven, mits dit voorschot minimaal € [redacted] bedraagt. Een aanvraag tot vaststelling moet binnen 26 weken na gereedkomen van een project zijn ingediend. Deze moet vergezeld gaan van een eindrapportage, inclusief accountantsverklaring (indien maximum subsidiebedrag meer dan € [redacted] bedraagt en er op basis van werkelijke kosten is beschikt), die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, waarna de subsidie kan worden vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.

In het verslagjaar verleende voorschotten worden als besteding in de exploitatie van dat jaar verantwoord. Voor subsidieverleningen groter dan € 1 miljoen en alle subsidies in het kader van de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en 2022-2023 (SPUK), worden de bestedingen verantwoord op basis van daadwerkelijke projectvoortgang.

5.2 Toelichting op de balans

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa 2024 € 702.255 2023 € 806.182

Materiële vaste activa met economisch nut

	Boekwaarde 1-1-2024	(Des)Investering 2024	Afschrijving 2024	Bijdrage derden 2024	Aanschafwrd 31-12-2024	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2024	Afwaardering duurzame waardevermindering	Boekwaarde 31-12-2024
Materiële vaste activa met economisch nut								
Machines, apparaten en installaties								
ABRI's								
Diverse investeringen	-	-	-	-	1.840.208	1.840.208	-	-
Diverse investeringen	-	-	-	-	6.751.117	6.751.117	-	-
Diverse investeringen	-	-	-	-	35.847	35.847	-	-
Diverse investeringen	-	-	-	-	849.096	849.096	-	-
Diverse investeringen	-	-	-	-	562.518	562.518	-	-
	-	-	-	-	10.038.786	10.038.786	-	-
Bedrijfsgebouw Westersingel								
Verbouwkosten Westersingel	1.734	-	578	-	5.780	4.624	-	1.156
Verbouwkosten Westersingel	431.103	-	123.172	-	1.231.721	923.791	-	307.930
Verbouwkosten parkeerplaats	18.427	-	3.350	-	33.504	18.427	-	15.077
	451.264	-	127.101	-	1.271.005	946.842	-	324.163
Overige materiële vaste activa								
Meubilair	102.855	-	29.332	-	293.322	219.799	-	73.522
Meubilair	10.934	-	2.412	-	24.124	15.602	-	8.522
Meubilair	62.188	-	11.307	-	113.069	62.188	-	50.881
Meubilair	97.406	-	11.460	-	114.595	28.649	-	85.946
Koffiemachines	26.761	-	5.947	-	29.734	8.920	-	20.814
Veiligheidsmaatregelen	-	35.242	3.524	-	35.242	3.524	-	31.718
ICT	-	-	-	-	90.492	90.492	-	-
ICT	-	-	-	-	41.131	41.131	-	-
ICT schermen	29.900	-	8.543	-	42.714	21.357	-	21.357
ICT	-	81.076	13.513	-	81.076	13.513	-	67.563
Bekabeling	24.876	-	7.107	-	71.074	53.306	-	17.769
	354.919	116.318	93.145	-	936.572	558.480	-	378.092
Totaal materiële vaste activa met economisch nut	806.183	116.318	220.245	0	12.246.363	11.544.108	0	702.255

In maart 2014 sloot het Stadsgewest Haaglanden een overeenkomst met de gemeente Den Haag voor de aanleg en het onderhoud van haltevoorzieningen in de gemeenten Den Haag, Westland, Delft en Midden-Delfland. Daarin is vastgelegd dat alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zogenaamdeabri's) voor een periode van tenminste vijftien jaar aan het Stadsgewest Haaglanden in economisch eigendom zijn overgedragen. Per 1 januari 2015 zijn deze rechten onverkort overgedragen aan de MRDH. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. Deze kosten worden geheel gefinancierd door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. In de loop van 2018 is het beheer en onderhoud van deabri's aan HTM overgedragen.

Dit project en de daaraan toe te rekenen jaarlijkse exploitatiekosten moeten geheel worden betaald uit de hiervoor genoemde reclameopbrengsten. De daartoe gesloten overeenkomst met een externe marktpartij heeft een beperkte looptijd, waardoor de investeringen in een periode van vijf jaar worden afgeschreven.

In 2017 verhuisde de MRDH van Den Haag naar Rotterdam. Eind 2016 is gestart met het opstellen van plannen voor de verbouwing van het pand en vanaf 2017 vond de werkelijke verbouwing plaats. De gemaakte kosten hiervan zijn geactiveerd en worden vanaf 2017 afgeschreven. In 2019 zijn werkzaamheden verricht aan de parkeerplaats, het terras en de fietsenstalling. In 2024 zijn er geen investeringen gedaan in en om het bedrijfsgebouw.

De overige materiele vaste activa bestaan uit investeringen in zowel meubilair als ICT-faciliteiten. In 2023 is er geïnvesteerd in nieuwe koffiemachines in het pand. In 2024 zijn er investeringen gedaan in veiligheidsmaatregelen in en om het pand en is er vergaderapparatuur aangeschaft in diverse vergaderruimtes.

Financiële vaste activa

<i>Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen</i>	<i>2024 € 1.001</i>		<i>2023 € 1.001</i>	
	Boekwaarde per 31-12-2023	Investerings	Desinvesteringen	Boekwaarde per 31-12-2024
HTM Personenvervoer N.V.	1	-	-	1
RET N.V.	1.000	-	-	1.000
Totaal	1.001	-	-	1.001

In 2016 kocht de MRDH één aandeel aan van HTM Personenvervoer N.V. en van RET N.V.

De MRDH verkreeg zeggenschap over de RET en HTM in de vorm van één aandeel van voornoemde vennootschappen. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 was dit nodig om de inbesteding van het railvervoer aan beide bedrijven mogelijk te maken. Op basis van juridische adviezen (en contra-advies) koos de MRDH voor een zo licht mogelijke vorm van zeggenschap, waarbij de risico's voor de MRDH nihil zijn. Aan deze zeggenschap zijn bijzondere rechten gekoppeld. Over enkele onderwerpen vindt namelijk besluitvorming door alle aandeelhouders

van het betreffende vervoerbedrijf plaats, op basis van unanimiteit. Het betreft onder meer het goedkeuren van de begroting, het vaststellen van de statuten en het benoemen van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen. De MRDH heeft bij een aantal besluiten feitelijk het vetorecht.

<i>Leningen aan deelnemingen</i>	2024	€ 491.526.478	2023	€ 446.001.729
----------------------------------	------	---------------	------	---------------

Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit, is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen van HTM en de RET. Daartoe zijn in 2017 en 2018 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Eind 2017 is er ook besloten om nieuwe investeringen in bussen te financieren voor de HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door de MRDH via de busconcessie worden vergoed.

	Stand per 31-12-2023	Opgenomen in 2024	Aflossing in 2024	Stand per 31-12-2024
Leningen aan deelnemingen	446.001.729	73.480.000	27.955.251	491.526.478
Totaal	446.001.729	73.480.000	27.955.251	491.526.478

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in hoofdstuk 3.3 financiering en treasury.

<i>Overige langlopende leningen</i>	2024	€ 576.181.576	2023	€ 524.276.065
-------------------------------------	------	---------------	------	---------------

Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit, is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door de MRDH via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 en 2018 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.

Op grond van een daartoe eind 2017 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van nieuwe investeringen voor bussen van EBS, voor zover de MRDH de daarmee samenhangende kapitaallasten via de busconcessie vergoedt.

	Stand per 31-12-2023	Opgenomen in 2024	Aflossing in 2024	Stand per 31-12-2024
Overige langlopende leningen	524.276.065	118.200.000	66.294.489	576.181.576
Totaal	524.276.065	118.200.000	66.294.489	576.181.576

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in hoofdstuk 3.3 financiering en treasury.

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

<i>Vorderingen op openbare lichamen</i>	2024 € 40.021.824	2023 € 45.867.940
---	-------------------	-------------------

Belastingdienst (€ 39,7 miljoen)

De grootste vordering op deze balanspost betreft het BTW Compensatiefonds over 2024 van € 39,5 miljoen. Het bedrag van het BTW Compensatiefonds over 2024 wordt op 1 juli 2025 ontvangen.

Overige posten (€ 0,3 miljoen)

De overige posten bestaan uit vorderingen op het Rijk en op gemeenten. De vorderingen betreffen doorbelastingen van gedetacheerd personeel, bijdragen aan projecten en doorschuif BTW Economisch Vestigingsklimaat.

<i>Verstreckte kasgeldleningen aan openbare lichamen</i>	2024 € 0	2023 € 0
--	----------	----------

De lening is begin 2023 in zijn geheel ontvangen.

<i>Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>	2024 € 628.229.817	2023 € 467.526.672
--	--------------------	--------------------

Dit betreft het saldo dat verplicht aangehouden moet worden bij het ministerie van Financiën. Op basis van de Wet financiering decentrale overheden (wet Fido) is de MRDH verplicht om overtollige liquide middelen aan te houden in de schatkist. Deze liquide middelen staan ter vrije beschikking van de MRDH. De benutting van het drempelbedrag schatkistbankieren is weergegeven in de volgende tabel.

Ruimte drempelbedrag Schatkist bankieren 2024				
Bedragen x € 1.000	Q1	Q2	Q3	Q4
Drempelbedrag begroting (€624.000) 2% drempel tot € 500 miljoen + 0,2% van begrotingstotaal dat € 500 miljoen te boven gaat	10.248	10.248	10.248	10.248
Gemiddelde per kwartaal	50	50	50	50
Ruimte onder drempelbedrag	10.198	10.198	10.198	10.198

<i>Overige vorderingen</i>	2024 € 5.135.383	2023 € 7.377.383
----------------------------	------------------	------------------

De overige vorderingen betreffen vorderingen op partners inzake de afrekeningen van de BVOV 2022 € 2,2 miljoen, reclame opbrengsten Q3 2024 € 2,2 miljoen en diverse doorbelastingen van kosten ad € 0,7 miljoen.

Liquide middelen

<i>Banksaldi</i>	2024 € 50.148	2023 € 50.000
------------------	---------------	---------------

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Overlopende activa

<i>De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen</i>	2024 € 27.079.898	2023 € 39.039.798
--	-------------------	-------------------

	Stand per 31-12-2023	Toevoegingen	Ontvangen bedragen	Stand per 31-12-2024
het Rijk	4.551.728	-	2.477.810	2.073.918
Overige Nederlandse overheidslichamen	34.488.070	12.124.626	21.606.716	25.005.980
Totaal	39.039.798	12.124.626	24.084.526	27.079.898

Het verloop van deze post ziet er als volgt uit:

Omschrijving project	stand per 31-12-2023	Toevoegingen/ Toename	Ontvangen bedragen/ Afname	Stand per 31-12-2024
Specifieke uitkering uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	4.551.728	0	2.477.810	2.073.918
Totaal Rijk	4.551.728	-	2.477.810	2.073.918
A13/A16	18.689.846	-	9.344.923	9.344.923
Regiotaxi	5.356.479	6.055.696	5.356.479	6.055.696
Sebastiaanbrug	603.544	-	603.544	-
HOV Maastunnel	1.931.560	-	1.931.560	-
Reconstructie metrostation Spijkenisse Centrum	2.411.320	-	338.943	2.072.377
Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	-	669.333	-	669.333
Overige projecten kleiner dan € 1 mln	5.495.321	5.399.597	4.031.267	6.863.651
Totaal overige Nederlands overheidslichaam	34.488.070	12.124.626	21.606.716	25.005.980
Totaal	39.039.798	12.124.626	24.084.526	27.079.898

Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen

2024 € 25.713.635

2023 € 37.161.999

De balanspost overige nog te ontvangen bedragen en vooruitbetaalde bedragen bestaat uit een grote verscheidenheid aan vooruitbetaalde kosten en/of nog te ontvangen gelden. Het saldo per ultimo 2024 van de post Overlopende activa wordt met name veroorzaakt door de volgende posten:

Omschrijving	stand per 31-12-2023	Toevoegingen/ Toename	Ontvangen bedragen/ Afname	Stand per 31-12-2024
Te veel bevoorschot vervoerders BVOV 2022	11.058.999		11.058.999	-
Afrekening vervoerders TVOV 2023	-	2.021.973	-	2.021.973
Rente op verstrekte leningen	6.929.508	7.423.521	6.929.508	7.423.521
Rente R/C schatkist Q4	4.838.103	5.238.181	4.838.103	5.238.181
Marktconformiteits-opslag verstrekte leningen	3.328.503	3.339.222	3.328.503	3.339.222
Reclame afdrachten ABRI's Q4	1.662.813	1.788.854	1.662.813	1.788.854
Bijdrage TU Delft tramlijn 19	1.384.298			1.384.298
Overige nog te ontvangen	27.000	112.760	27.000	112.760
Voorschotten personeel	70	1.372	1.373	69
Totaal nog te ontvangen	29.229.294	19.925.883	27.846.299	21.308.878
Optimaliseren Samenloopdeel Randstadrail	532.050		532.050	-
Projectvoortgangen Va projecten	591.213		591.213	-
Bijdrage DOVA	967.898	1.375.659	967.898	1.375.659
Voorschot project Region of the Future	296.587		296.587	-
Aflossingen en rente opgenomen leningen	0	816.700		816.700
AVLM project MARTHA	0	1.172.655		1.172.655
Realisatie AVLM Cavidor 2022	375.000		375.000	-
Viersporigheid Schiedam - realisatiefase	1.822.167		1.822.167	-
Lijn 1 Den Haag - in/uitrukroute Duinstraat (INTHR)	2.023.750		2.023.750	-
Voorschot RET Energiebank OV	750.000	789.882	750.000	789.882
Overige vooruitbetaalde bedragen	574.040	249.861	574.040	249.861
Totaal vooruitbetaalde bedragen	7.932.705	4.404.757	7.932.705	4.404.757
Totaal	37.161.999	24.330.640	35.779.004	25.713.635

In de vooruitbetaalde bedragen zitten een drietal posten waarvan de factuur al ontvangen is maar de prestatie pas in 2025 wordt geleverd. Het gaat hier om een bedrag van € 2,3 miljoen.

Eigen vermogen

Het eigen vermogen van de MRDH bestaat uit de bestemmingsreserves en het gerealiseerde resultaat.

De verschillende bestemmingsreserves vormen een onderdeel van het eigen vermogen. Kenmerkend voor deze categorie reserves is dat het hierbij gaat om geormerkte middelen. Dit betekent dat aan deze reserves specifieke bestedingsdoelen zijn gekoppeld.

Specificatie van het eigen vermogen:

	Boekwaarde 31-12-2024	Boekwaarde 31-12-2023
Bestemmingsreserve	41.202.899	34.516.770
Gerealiseerd resultaat	831.704	904.779
Totaal	42.034.604	35.421.549

Onderstaande tabel vertoont de mutaties in de bestemmingsreserves en de afwikkeling van de resultaatbestemming.

	Balanswaarde per 31-12-2023	Resultaats- bestemming 2023	Toevoegingen 2024	Onttrekkingen 2024	Vrijval 2024	Balans- waarde per 31-12-2024
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	4.516.770	904.779	-	218.650		5.202.899
Risicoreserve financieringen	30.000.000	-	6.000.000	-		36.000.000
Bestemmingsreserves	34.516.770	904.779	6.000.000	218.650		41.202.899
Gerealiseerd resultaat	904.779	-904.779		-831.704		831.704
Totaal	35.421.549	0	6.000.000	-613.054		0 42.034.604

Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat

Deze reserve is in 2015 ingesteld omdat:

- de in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De doorloop en daarmee samenhangende kosten kunnen voor bepaalde grote projecten een onevenredig beslag op de begroting voor het volgende jaar leggen;
- het niet opportuun is om relatief geringe begrotingsoverschotten af te rekenen met 21 gemeenten.

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat		Bedrag
Stand per 1 januari 2024		4.516.770
	Toevoegingen	904.779
	Onttrekkingen	218.650
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2024		5.202.899

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. In hoofdstuk 3.1 (Weerstandsvermogen en risicobeheersing) lichten we uitgebreid toe welke gekwantificeerde risico's we hiermee afdekken en hoe we deze reserve opbouwen.

Risicoreserve financieringen		Bedrag
Stand per 1 januari 2024		30.000.000
	Toevoegingen	6.000.000
	Onttrekkingen	-
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2024		36.000.000

Voorzieningen

Vanuit de CAO voor de gemeenten 2022 is het fenomeen verlofsparen geïntroduceerd. Dit geeft medewerkers de kans om bovenwettelijk verlof en aangekocht verlof vanuit de IKB te storten in het verlofsparen. In 2024 heeft een beperkt aantal medewerkers binnen de MRDH verlof gespaard. Op basis van de verlofsaldi die er eind 2024 stonden hebben wij een inschatting gemaakt wat er eventueel gespaard zou kunnen worden. Uit deze som komt een dusdanig klein bedrag dat wij hier geen voorziening voor gaan vormen.

Wij dienen dit elk jaar opnieuw te bepalen.

Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen 2024 € 1.067.699.387 2023 € 970.266.917

De totale rentelast voor het boekjaar 2024 voor de vaste schulden bedraagt € 14.830.174 (2023: € 12.540.376).

De opgenomen leningen zijn één op één doorgeleend aan de regionale vervoerders waaraan de MRDH een concessie verleend.

	Schuld per 31-12-2023	Verstrekt in 2024	Aflossing in 2024	Schuld per 31-12-2024
Leningen Bank Nederlandse Gemeenten	647.183.584	152.180.000	73.164.197	726.199.387
Leningen De Nederlandse Waterschapsbank	323.083.333	39.500.000	21.083.333	341.500.000
Totaal	970.266.917	191.680.000	94.247.530	1.067.699.387

Waarborgsommen 2024 € 781.250 2023 € 781.250

De exploitatie van de reclamevitrites in de haltevoorzieningen is belegd bij een derde partij waarmee een overeenkomst is afgesloten. In de overeenkomst tussen de concessiehouder (Exterior Media) en concessieverlener (MRDH) is opgenomen dat de concessiehouder bij aanvang van de overeenkomst verplicht is een bedrag gelijk aan anderhalve maand concessieafdracht, gebaseerd op het aantal beschikbare reclamevitrites, als garantie te betalen aan de concessieverlener. Na afloop van de vijfjarige overeenkomst stort de concessieverlener dit bedrag terug.

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

<i>Overige schulden</i>	2024	€ 36.452.828	2023	€ 18.327.738
-------------------------	------	--------------	------	--------------

Schulden aan derden

Gemeenten	€	7.097.272		
Rijk	€	11.135.590		
Overige	€	<u>17.455.132</u>		
Totale schuld	€	35.687.994		

De schulden aan de gemeenten bestaan voornamelijk uit afrekeningen van projecten of declaraties van lopende projecten. Voor het Rijk bestaat het uit de afrekening BVOV 2022. De schulden aan overige bestaan uit bedragen voor diverse projecten, zoals aanleg lijn 19, bijdrage aan samenwerkingsverbanden, vaststellingen BVOV 2022 aan vervoerders, voorschot bedragen BTW inzake Exploitatie van vervoerders en doorbelasting van gemaakte uren door inhuur.

<i>Te betalen belastingen</i>	2024	€ 764.834	2023	€ 1.131.187
-------------------------------	------	-----------	------	-------------

		<u>2024</u>		<u>2023</u>
BTW ondernemer	€	111.213	€	523.557
Loonheffing	€	653.621	€	607.630

De BTW-afrekening over 2024 vindt in januari 2025 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2024, die conform de richtlijnen per kwartaal in 2024 en januari 2025 zijn ingediend.

De loonheffing betreft de aangifte over december 2024 en loopt in januari 2025 in zijn geheel af.

Overlopende passiva

Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume 2024 € 125.999.765 2023 € 137.243.247

	Stand per 31-12-2023	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2024
Nog te betalen kosten projecten	53.495.881	36.839.926	25.356.715	64.979.092
Nog te betalen concessies	55.243.680	8.945.066	24.575.376	39.613.370
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2020-2021	3.684.794		766.172	2.918.622
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2022-2023	3.711.217		745.905	2.965.312
Nog te betalen kosten overig	21.107.676	13.136.302	18.720.609	15.523.370
Totaal	137.243.247	58.921.294	70.164.777	125.999.765

De te betalen projecten hebben betrekking op aangegane verplichtingen waarvoor nog geen factuur is ontvangen en boekingen op basis van projectvoortgang.

Het verloop van de post nog te betalen projecten ziet er als volgt uit:

Subsidieontvanger	Project	stand	01-01-2024	Voortgang 2024/lasten 2024	Afgerekend boekjaar 2024	Vrijval tgv exploitatie	Stand 31-12-2024
Gemeente Den Haag	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringsveld	€	1.993.067		€ 1.993.067	€	-
RET NV	Keerspoor Randstadrail Frequentie verhogen E-lijn keerspoor	€	100.657	€ 426.140		€	526.797
Gemeente Rotterdam	Subs. prj. aanleg H6 weg	€	655.739		€ 655.739	€	-
Gemeente Rotterdam	Verkeersprojecten Hoek van Holland	€	1.917.500		€ 1.917.500	€	-
RET NV	Systeemsprong Sneltramtraject	€	270.865	€ 1.635.744		€	1.906.609
Gemeente Den Haag	Lijn 1, tracé Centrum (INTHR)	€	1.418.000		€ 263.500	€ 1.154.500	€ -
Gemeente Den Haag	Lijn 1, tracé Kust (INTHR)	€	479.350			€ 479.350	€ -
Gemeente Rotterdam	P+R Noorderhelling	€	786.000		€ 641.000	€ 145.000	€ -
RET NV	Busstation Hart van Zuid	€	520.000				€ 520.000
Provincie Zuid-Holland	N233 Duurzaam Veilig fase 3	€	1.110.440	€ 522.560			€ 1.633.000
Gemeente Capelle aan den IJssel	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus 2023	€	856.255		€ 856.255		€ -
Havenbedrijf Rotterdam	Herinrichting kruising Moezelweg / Merwedeweg 2022	€	1.113.750		€ 1.113.750		€ -
robotTuner	Realisatie AVLM CAVIDOR	€	131.300				€ 131.300
GR Nieuw Reijerwaard	Reconstructie IJsselmonde Knoop	€	5.250.000		€ 5.250.000		€ -
Gemeente Den Haag	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt/Schilderwijk	€	675.000		€ 675.000		€ -
ProRail	Viersporigheid Schiedam - realisatiefase	€	-	€ 1.196.876			€ 1.196.876
Gemeente Voorne aan Zee	Realisatie fietspad/verplaatsing bushalte Ravensew	€	699.450		€ 699.450		€ -
Gemeente Westland	Fietsstroken Veilingweg De Lier	€	223.500		€ 223.500		€ -
HTM Personenvervoer	Optimaliseren samenloopdeel Randstadrail - deelpro	€	1.265.250	€ 1.017.431	€ 68.621		€ 2.214.060
HTM Personenvervoer	Lijn 16Z Den Haag - uitvoeringsfase lijn 16Z -INTH	€	2.616.750				€ 2.616.750
HTM Personenvervoer	Lijn 1 Den Haag - in/uitrukroute Duinstraat inclus	€	-	€ 1.011.875			€ 1.011.875
Gemeente Den Haag	Lijn16S Den Haag – Statenlaan INTHR (Realisatie)	€	-	€ 8.027.000			€ 8.027.000
Gemeente Den Haag	Lijn 16 Den Haag - Zoutmanstraat - INTHR (realisatie)	€	-	€ 8.510.000			€ 8.510.000
Gemeente Den Haag	Lijn 16M Den Haag - Moerwijk - INTHR (realisatie)	€	-	€ 1.731.000			€ 1.731.000
Gemeente Nissewaard	Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	€	3.732.052		€ 3.712.365	€ 19.687	€ -
Gemeente Den Haag	Blackspot Loosduinsekade - Zuiderparklaan	€	422.000		€ 422.000		€ -
Gemeente Vlaardingen	Marathonweg Nieuw Waterland	€	1.518.400		€ 132.860		€ 1.385.540
Gemeente Rotterdam	Verplaatsing tramhaltes Laan op zuid	€	1.477.000		€ 738.500		€ 738.500
Gemeente Rotterdam	HOV Maastunnel	€	-	€ 2.246.000			€ 2.246.000
HTM Personenvervoer	INTHR	€	4.579.809	€ 3.585.300		€ -2.742.637	€ 10.907.746
EBS	27,5% regeling	€	1.202.200				€ 1.202.200
HTM/RET/EBS	Transformatie arbeidsmarkt vervoerbedrijven	€	3.174.470	€ 2.950.027	€ 3.141.757		€ 2.982.740
HTM/RET/EBS	Invoering nieuwe betaalwijzen	€	4.970.516	€ 538.222		€ 1.363.016	€ 4.145.722
Gemeente Den Haag	Planstudie De Vlietlijn (CID Binckhorst)	€	-	€ 1.022.744			€ 1.022.744
Gemeente Den Haag	NRR - kleiner dan 1 mln.	€	1.098.837		€ 477.967	€ 620.870	€ -
Gemeente Den Haag	AROV - kleiner dan 1 mln.	€	830.598			€ 830.598	€ -
Diverse gemeenten	Overig - kleiner dan 1 mln.	€	6.587.958	€ 5.630.520	€ 1.516.729	€ 2.742.637	€ 7.959.112
	SPUK verkeersveiligheid	€	1.819.167	€ 1.401.508	€ 857.154		€ 2.363.521
		€	53.495.880	€ 41.452.947	€ 25.356.714	€ 4.613.021	€ 64.979.092

De te betalen concessies hebben betrekking op de laatste 5% van de jaarlijkse subsidie die pas beschikbaar gesteld wordt als de vervoerders aan hun verplichtingen hebben voldaan. Dit bedrag wordt op basis van de Q4-rapportages voor de railconcessies gecorrigeerd, zodat het beter aansluit op de verwachte werkelijk af te rekenen subsidie voor de concessies. Voor de busconcessies wordt dit bedrag gecorrigeerd op basis van de definitieve indexeringcijfers voor 2024.

Onderstaand een tabel met een overzicht per concessie.

	Stand per 01.01.2024	Beschikking Toename	Uitgekeerde voorschotten Afname	Uitgekeerd voorgaande jaren Afname	Vaststelling voorgaande jaren ten laste exploitatie	Vaststelling voorgaande jaren vrijval tgv exploitatie	overige mutaties	stand per 31.12.2024	Stand per 31.12.2024
Rail concessie Rotterdam e.o. RET									-15.280.862
- Jaar 2024		231.975.957	220.921.030				-30.230.747	-19.175.821	
- Jaar 2023	-849.594			-11.565.240		6.820.687		3.894.959	
- Jaar 2022	934.155			934.154		1		0	
Rail concessie Haaglanden HTM									16.715.022
- Jaar 2024		152.378.959	144.953.945				5.656.853	13.081.867	
- Jaar 2023	8.230.173			10.809.153	3.334.643		-141.250	614.413	
- Jaar 2022	3.018.742							3.018.742	
- Jaar 2021	2.154.987						-2.154.987	0	
Busconcessie Rotterdam e.o. RET									4.906.933
- Jaar 2024		43.183.680	41.024.503				-197.020	1.962.157	
- Jaar 2023	2.971.801						-27.025	2.944.776	
- Jaar 2022	2.392.969			2.392.969				0	
Busconcessie Haaglanden Stad HTM									21.875.293
- Jaar 2024		31.272.715	21.312.024				275.451	10.236.142	
- Jaar 2023	8.121.165			4.057.676	1.538.177			5.601.666	
- Jaar 2022	6.037.486							6.037.486	
- Jaar 2019	1.197.333			1.152.865		44.468		0	
- Jaar 2018	-517.797			-520.796		2.999		0	
Bus concessie Haaglanden Streek EBS									6.452.850
- Jaar 2024		33.570.970	28.394.749				1.276.629	6.452.850	
- Jaar 2023	3.734.050			2.281.984		1.452.066		0	
Bus concessie Voorne-Putten en Rozenburg EBS									1.816.293
- Jaar 2024		15.405.859	13.588.396				-1.170	1.816.293	
- Jaar 2023	2.206.610			1.291.793		906.544	-8.273	0	
Concessie Parkshuttle Connexxion									-11.560
- Jaar 2024		848.491	848.491				-11.560	-11.560	
Subtotaal	39.632.081	508.636.631	471.043.138	10.834.558	4.872.820	9.226.765	-25.563.099	36.473.970	36.473.970
Beschikbaarheidsvergoeding 2022	11.059.799		11.058.199			1.600		0	
Transitievergoeding 2023	4.551.800				1.129.600		-2.542.000	3.139.400	
Totaal	55.243.680	508.636.631	482.101.337	10.834.558	6.002.420	9.228.365	-28.105.099	39.613.370	

Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2020-2021 en 2022-2023:

	Stand per 31-12-2023	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2024
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2020-2021	3.684.794	-	766.172	2.918.622
Nog te betalen SPUK verkeersveiligheid 2022-2023	3.711.217	-	745.905	2.965.312
Totaal	7.396.011	-	1.512.077	5.883.934

De betaalde bedragen inzake de SPUK verkeersmaatregelen zien op diverse gemeenten die deelnemen aan deze regeling. Het betreft hier het rijksdeel dat betaald is aan de gemeenten. De totale projectbestedingen worden verantwoord in de lasten. Het rijksdeel wordt dan verantwoord als baat.

Nog te betalen kosten overige:

De post nog te betalen kosten overige bestaat voor het grootste gedeelte uit nog te betalen rente op de opgenomen leningen ad € 7,4 miljoen. Verder bestaat de post uit afrekeningen voor het abri project ad € 6,4 miljoen, projectvoortgang en nog te betalen kosten voor het programma Economisch Vestigingsklimaat ad € 1,5 miljoen en overige nog te betalen facturen ad € 0,2 miljoen. Deze kosten worden alle begin 2025 betaald.

De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren

	2024 € 501.974.430	2023 € 404.188.389
--	--------------------	--------------------

	Stand per 31-12-2023	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2024
het Rijk	404.188.389	618.317.054	520.531.013	501.974.430
Totaal	404.188.389	618.317.054	520.531.013	501.974.430

Jaarlijks ontvangt de MRDH een rijksbijdrage in het kader van de wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor zover deze middelen in enig jaar niet worden besteed, blijven zij beschikbaar in het fonds BDU.

Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen 2024 € 19.699.752 2023 € 1.879.680

	Stand per 31-12-2023	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2024
Digitaliseringsopgaaf	955.821		261.049	694.772
InnOVatiefonds	422.465	-	345.450	77.015
Marketingplatform	256.378	450.000	422.553	283.825
Te betalen premie reparatie 3e WW-jaar	28.578			28.578
Netto salarissen	473	123	473	123
Mastercourse 2023-2024	125.299		125.299	-
G4 Reeferhub	90.666			90.666
OV-gelden moties Bikker c.s. en Krul	-	18.524.773		18.524.773
Totaal	1.879.680	18.974.896	1.154.824	19.699.752

Sinds 2021 is vanuit Bereik! het project 'Digitalisering Overheden in Zuid-Holland ten behoeve van Krachtenbundeling Smart Mobility' gestart. In dit project, waar wij penvoerder voor zijn, nemen naast de MRDH ook de provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW deel. Jaarlijks worden bijdragen geïnd en kosten betaald. Het saldo blijft beschikbaar voor het project.

InnOVatiefonds en Marketingplatform

De InnOVatieroute is een initiatief van HTM, de RET, EBS en de MRDH.

Het Marketingplatform is het platform van alle OV-bedrijven in de metropoolregio

De MRDH is penvoerder en voert de financiën hiervoor. Jaarlijks betalen de betrokken partijen een vooraf afgesproken bijdrage. Per jaareinde worden de lasten en de baten met elkaar verrekend en wordt het verschil toegevoegd of onttrokken aan of uit het saldo dat bij de MRDH op de balans staat. De middelen zijn van alle deelnemende partners en zal bij afronding conform de afgesproken verdeelsleutel worden verdeeld.

OV-gelden moties Bikker c.s. en Krul

Vanuit het Rijk hebben wij gelden ontvangen om uitvoering te geven aan de motie Bikker c.s. en de motie Krul c.s. Deze bijdrage wordt verstrekt om de voor 2024 voorziene tariefverhoging in het OV structureel te voorkomen en om het OV-aanbod op peil te houden dan wel de kwaliteit te verbeteren. En voor het tegengaan van het negatieve effect van de herijking van de vergoeding voor het gebruik van het studenten OV-reisproduct in 2024. Van het ontvangen bedrag ad € 88,1 miljoen is er in 2024 € 69,6 miljoen besteed. Het restant ad € 18,5 miljoen verantwoorden wij als vooruitontvangen en zal naar verwachting in 2025 (grotendeels) besteed worden.

5.3 Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen we als volgt specificeren:

Programma Infrastructuur, verkeer, projecten	€	56.326.304
Programma Infrastructuur, openbaar vervoer, projecten	€	41.292.320
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies	€	3.567.394.402
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering OV	€	3.082.074
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer	€	5.200.518
Programma Economisch Vestigingsklimaat	€	5.281.726
Bedrijfsvoering	€	<u>1.783.925</u>
Totaal	€	<u>3.680.361.269</u> =====

De verplichtingen van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer bevatten, tot en met 31 december 2024 op grond van het IPVa, verleende subsidies en opdrachten voor kleine en grote projecten. De bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies, opgenomen verplichtingen betreffen vooral exploitatiebijdragen. Het merendeel daarvan bestaat uit de verplichte concessies van rail- (€ 2,5 miljard) en busconcessies (€ 1 miljard).

Deze verplichtingen worden vanaf 2024 uit het BDU-fonds en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU bekostigd.

Naast de hiervoor genoemde verplichtingen zijn voor de financiering van railinvesteringen ook borgstellingen verleend voor rechtstreeks aan de RET verstrekte leningen. Het betreft een aan de Europese Investeringsbank verstrekte borgstelling voor een lening met een restwaarde per 31 december 2024 van € 92 miljoen aan de RET. Een specificatie van de verstrekte borgstelling is opgenomen in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury). De hiermee samenhangende aan de RET te vergoeden kapitaallasten worden bekostigd uit het fonds BDU en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen die per jaareinde 2024 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan, bestaan uit drie onderdelen.

1. Het betreft voor het grootste deel vanaf 2019 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH. De stand van de niet uit de balans blijkende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt per jaareinde 2024 € 4.988.521.
 - o Dekking van deze verplichtingen vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.
2. Tot en met 2024 is een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen. Het gaat per jaareinde 2024 om een bedrag van € 169.017.
 - o Dekking: inwonerbijdrage EV 2025 en verder.

3. In 2022 is een meerjarige subsidie van € 1.500.000 verleend aan YES!Delft. De in 2022 bestede jaarschijf bedraagt € 291.667, de in 2023 bestede jaarschijf bedraagt € 611.746 en de in 2024 bestede jaarschijf bedraagt € 472.399. De niet uit de balans blijkende verplichting bedraagt € 124.188.
 - o Dekking: inwonerbijdrage EV 2025 en verder.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen voor bedrijfsvoering bestaan uit diverse huurovereenkomsten en jaargrensoverdrachten. Begin 2017 is de huurovereenkomst voor het bedrijfspand aan de Westersingel 12 te Rotterdam gesloten voor de duur van tien jaar ingaande op 1 maart 2017.

5.4 Rechtmatigheidsverantwoording

Rechtmatigheidsverantwoording 2024

Verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken drie rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen (1) het begrotings-, (2) het voorwaarden-, en (3) het misbruik- en oneigenlijk gebruik-criterium.

In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het algemeen bestuur vastgestelde kaders, zoals de begroting en MRDH-verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op 6 december 2024 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag, omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens - bepaald door het algemeen bestuur - bedraagt 1% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 6.459.402. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de commissie BBV van oktober 2024.

Bevinding

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota Rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf beschreef het dagelijks bestuur ook welke actie het onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

**DEEL 3.
OVERIGE GEGEVENS**

-0-0-0-

Hoofdstuk 6 BESLUIT

-0-0-0-

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 30 juni 2025;

met inachtneming van de in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing opgenomen risico's:

Besluit:

1. de jaarstukken 2024 vast te stellen met een resultaat van € 831.705 met betrekking tot het programma Economisch Vestigingsklimaat;
2. van het resultaat een bedrag van € 486.336 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2024 aan te vullen;
3. *Voorstel resterende resultaatbestemming van € 345.339 volgt na besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (11 juni 2025).*

Aldus besloten in de openbare vergadering van 11 juli 2025 van het algemeen bestuur.

de voorzitter,

de secretaris,

Bijlage 1. Verantwoording 2024 conform SiSa

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2024 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 7-01-2025							
Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E20	Regeling stimuleringsverkeersmaatregelen 2020-2021 Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)	
			<i>Aard controle R Indicator: E20/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E20/03</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/04</i>	
			€ 1.379.110	€ 4.915.374	€ 2.534.304	Nee	
			Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters)	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk	
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/05</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/06</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/07</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/08</i>	
			1 108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Ja	5	Capelle aan den IJssel	
			2 117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur aantal in meters	Ja	400	Capelle aan den IJssel	
			3 108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Ja	4	Delft	
			4 109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Ja	5	Delft	
			5 110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone aantal in st	Ja	8	Delft	
6 105 Verbreden van fietspaden aantal in meters	Ja	0	Delft				
7 115 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom aantal in st	Ja	1	Delft				
8 117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur aantal in meters	Ja	850	Delft				
9 110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone aantal in st	Ja	0	Den Haag				
10 117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur	Ja	460	Den Haag				

11	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden	Ja	6	Den Haag
12	106 Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg / erftoegangsweg	Ja	1	Hellevoetsluis (Voorne aan Zee)
13	106 Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg / erftoegangsweg aantal in st	Ja	0	Lansingerland
14	107 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg aantal in meters	Ja	0	Lansingerland
15	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Ja	0	Lansingerland
16	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt aantal in st	Ja	0	Lansingerland
17	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer) aantal in st	Ja	0	Lansingerland
18	103 Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm aantal in meters	Ja	0	Leidschendam-Voorburg
19	105 Verbreden van fietspaden aantal in meters	Ja	604	Leidschendam-Voorburg
20	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Ja	6	Leidschendam-Voorburg
21	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Ja	2	Leidschendam-Voorburg
22	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen aantal in meters	Ja	0	Maassluis
23	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Ja	1	Maassluis
24	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats aantal in st	Ja	14	Maassluis
25	104 Uitvoeren van gesloten verharding van fietsstroken en -paden aantal in dagen	Ja	1	Maassluis
26	104 Uitvoeren van gesloten verharding van fietsstroken en -paden aantal in dagen	Ja	1	Maassluis
27	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone aantal in st	Ja	1	Maassluis
28	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats aantal in st	Ja	1	Maassluis
29	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden	Ja	2	Midden-Delfland

30	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Ja	0	Ridderkerk
31	118 Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats aantal in st	Ja	1	Ridderkerk
32	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt aantal in st	Ja	1	Ridderkerk
33	102 Saneren paaltjes en verticale elementen op of naast fietspaden aantal in st	Ja	34	Ridderkerk
34	116 Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering aantal in meters	Ja	0	Ridderkerk
35	101 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden aantal in meters	Ja	0	Schiedam
36	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen aantal in meters	Ja	0	Schiedam
37	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Ja	0	Schiedam
38	111 Aanleg van een voetgangersoversteekplaats aantal in st	Ja	0	Schiedam
39	112 Inrichten van een schoolzone door snelheidsbeïnvloedende maatregelen aantal in st	Ja	0	Schiedam
40	113 Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan aantal in st	Ja	0	Schiedam
41	101 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden aantal in meters	Ja	2.260	Vlaardingen
42	102 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen aantal in meters	Ja	10	Vlaardingen
43	103 Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen
44	107 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg aantal in meters	Ja	100	Vlaardingen
45	108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Ja	0	Vlaardingen
46	109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Ja	6	Vlaardingen
47	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone aantal in st	Ja	0	Vlaardingen
48	116 Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen
49	117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur aantal in meters	Ja	0	Vlaardingen

50	118 Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats aantal in st	Ja	5	Vlaardingen
51	119 Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt aantal in st	Ja	0	Vlaardingen
52	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwerkeer) aantal in st	Ja	0	Wassenaar
53	110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone aantal in st	Ja	1	Westland
54	205 Verbreden van fietspaden aantal in meters	Nee	0	Leidschendam-Voorburg
55	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Nee	0	Leidschendam-Voorburg
56	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Nee	0	Leidschendam-Voorburg
57	214 Links afslaan verbieden door aanleg van middengeleiders aantal in st	Nee	0	Leidschendam-Voorburg
58	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Ja	3	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
59	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Ja	5	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
60	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Ja	2	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
61	210 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone aantal in st	Ja	1	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)
62	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Nee	0	Den Haag
63	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Nee	3	Den Haag
64	221 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur zone aantal in st	Nee	0	Den Haag
65	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur aantal in meters	Nee	725	Den Haag
66	215 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom aantal in st	Nee	0	Den Haag
67	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg aantal in meters	Nee	0	Wassenaar
68	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden aantal in meters	Nee	43.200	Ridderkerk
69	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Nee	0	Ridderkerk

70	215 Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom aantal in st	Nee	0	Ridderkerk
71	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur aantal in meters	Nee	360	Ridderkerk
72	218 Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats aantal in st	Nee	1	Ridderkerk
73	210 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone aantal in st	Nee	11	Ridderkerk
74	209 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden aantal in st	Nee	0	Ridderkerk
75	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur aantal in meters	Nee	0	Lansingerland
76	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden aantal in meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel
77	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg aantal in meters	Nee	200	Capelle aan den IJssel
78	208 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW aantal in st	Nee	6	Capelle aan den IJssel
79	217 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur aantal in meters	Nee	1.900	Capelle aan den IJssel
80	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg aantal in meters	Ja	0	Nissewaard
81	202 Saneren paaltjes en verticale elementen op of naast fietspaden aantal in st	Nee	0	Rotterdam
82	202 Het aanbrengen van attentieverhogende markeringen aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
83	231 Aanleg van een snelheidsremmende plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt aantal in st	Nee	0	Rotterdam
84	226 Aanleggen van veilige bermen 80 km/u - Geleiderail aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
85	226 Aanleggen van veilige bermen 80 km/u - Begin/eindstuk geleiderail aantal in st	Nee	0	Rotterdam
86	201 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
87	207 Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 50 km/uur weg of een 80 km/uur weg aantal in meters	Nee	0	Rotterdam

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2024 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2025

lenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Ontvangen BDU-bijdrage lenW (jaar T)	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T)	Besteding (jaar T)	Correctie over besteding (T-1)	Eindsaldo/-reservering (jaar T)
			<i>Aard controle R Indicator: E27A/01</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/03</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/04</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/05</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/06</i>
			€ 404.188.389	€ 618.317.054		€ 520.531.013		€ 501.974.430
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen				
			Omschrijving	Bedrag				
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E27A/07</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/08</i>				
			1 Railconcessie RET	€ 176.889.977				
			2 Railconcessie HTM	€ 142.058.035				
			3					

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2024 op grond van artikel 3 van de Regeling Informatieverstrekking sisa - d.d. 7-01-2025

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E57	Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024	Beschikkingnaam / nummer	Eindverantwoording (Ja/Nee)	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving	De som van het totaal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving, ZE-touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische aandrijving	Zijn de bussen binnen drie jaar ingezet in de dienstregeling?	Is voldaan aan het kilometervereiste (Ja/ Nee) (zie invulwijzer)?
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E57/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E57/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E57/03</i>	<i>Aard controle R Indicator: E57/04</i>	<i>Aard controle R Indicator: E57/05</i>	<i>Aard controle R Indicator: E57/06</i>
			1 BUS2300002	Nee	0	0	Nee	Nee
			2 BUS2400004	Nee	0	0	Nee	Nee
			3 BUS2400005	Nee	0	0	Nee	Nee
			Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op die concessie volgt? (Ja/Nee)					
			<i>Aard controle R Indicator: E57/07</i>					
1 Nee								
2 Nee								
3 Nee								

IenW	E84	Regeling stimuleringsverkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve eigen bijdrage en externe financiering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)
			Aard controle R Indicator: E84/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/02	Aard controle R Indicator: E84/03	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/04
			€ 1.467.942	€ 3.180.946	€ 1.751.096	Nee
Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters)	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk			
Aard controle n.v.t. Indicator: E84/05	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/06	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/07	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/08			
1	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h wegjaantal in Meters	Nee	0	Albrandswaard		
2	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	3	Barendrecht		
3	350 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/h-zonejaantal in Stuks	Nee	3	Barendrecht		
4	317 Vervangen verharding fietspadjaantal in Meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
5	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zonejaantal in Stuks	Nee	2	Capelle aan den IJssel		
6	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/hjaantal in Stuks	Nee	5	Capelle aan den IJssel		
7	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h wegjaantal in Meters	Nee	425	Delft		
8	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h wegjaantal in Meters	Nee	0	Den Haag		
9	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/hjaantal in meters	Nee	930	Den Haag		
10	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/hjaantal in meters	Ja	625	Hellevoetsluis (voorne aan Zee)		
11	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	4	Krimpen aan den IJssel		
12	331 Drempeljaantal in Stuks	Nee	3	Krimpen aan den IJssel		
13	318 Verbreden van fietspadenjaantal in Meters	Nee	0	Lansingerland		
14	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h wegjaantal in Meters	Nee	125	Lansingerland		
15	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h wegjaantal in Meters	Nee	0	Leidschendam-Voorburg		

16	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h/aantal in Stuks	Nee	2	Maassluis
17	317 Vervangen verharding fietspad/aantal in Meters	Nee	0	Midden-Delfland
18	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h/aantal in Stuks	Nee	3	Midden-Delfland
19	331 Drempel/aantal in Stuks	Nee	3	Midden-Delfland
20	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)aantal in Meters	Nee	720	Nissewaard
21	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h/aantal in Stuks	Nee	0	Nissewaard
22	331 Drempel/aantal in Stuks	Nee	0	Nissewaard
23	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone/aantal in Stuks	Nee	0	Nissewaard
24	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h/aantal in Stuks	Nee	4	Nissewaard
25	301 Aanleg van openbare verlichting/aantal in Meters	Nee	100	Pijnacker-Nootdorp
26	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden/aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
27	317 Vervangen verharding fietspad/aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
28	318 Verbreden van fietspaden/aantal in Meters	Nee	0	Pijnacker-Nootdorp
29	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden/aantal in Meters	Nee	0	Ridderkerk
30	319 Aanleg plateau kruispunt GOW/ETW/aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
31	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h/aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
32	331 Drempel/aantal in Stuks	Nee	0	Ridderkerk
33	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone/aantal in Stuks	Nee	1	Ridderkerk
34	331 Drempel/aantal in Stuks	Nee	4	Rijswijk
35	345 Geregelde oversteekplaats (GOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h/aantal in Stuks	Nee	1	Rijswijk
36	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h/aantal in Stuks	Nee	1	Rijswijk
37	348 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt/aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
38	349 Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt/aantal in Stuks	Nee	0	Rijswijk
39	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)aantal in Meters	Nee	0	Rotterdam

40	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h/aantal in Stuks	Nee	5	Rotterdam
41	331 Drempeljaantal in Stuks	Nee	2	Rotterdam
42	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zonejaantal in Stuks	Nee	0	Rotterdam
43	336 Inrichten van schoolzone met snelheidsverlagende maatregelenjaantal in Stuks	Nee	0	Rotterdam
44	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h/aantal in meters	Nee	0	Rotterdam
45	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspadenjaantal in Meters	Nee	0	Schiedam
46	313 Aanbrengen attentieverhogende markeringen (met ribbels) indien een paaltje moet blijven staanjaantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
47	314 Saneren van verticale trottoirbanden en hoogteverschillen tussen verharding en bermjaantal in Meters	Nee	26	Schiedam
48	315 Inzet t.b.v. verwijderen oneffenheden door opdruk van boomwortelsjaantal in Dagen	Nee	0	Schiedam
49	316 Inzet t.b.v. vullen van gaten en scheurenjaantal in Dagen	Nee	0	Schiedam
50	317 Vervangen verharding fietspadjaantal in Meters	Nee	0	Schiedam
51	322 Fysiek opheffen fietsoversteekjaantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
52	331 Drempeljaantal in Stuks	Nee	1	Schiedam
53	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zonejaantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
54	341 Links afslaan verbieden door aanleg doorgetrokken middengeleiderjaantal in Stuks	Nee	0	Schiedam
55	343 Aanleg van rijrichtingscheiding door rammelstrook op as-markering 50 km/h/aantal in Meters	Nee	0	Schiedam
56	301 Aanleg van openbare verlichtingjaantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
57	317 Vervangen verharding fietspadjaantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
58	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen)jaantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen
59	331 Drempeljaantal in Stuks	Nee	0	Vlaardingen
60	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h wegjaantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen

		61	348 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt/aantal in Stuks	Nee	0	Vlaardingen
		62	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h/aantal in Stuks	Nee	6	Wassenaar
		63	331 Drempel/aantal in Stuks	Nee	1	Wassenaar
		64	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone/aantal in Stuks	Nee	1	Wassenaar
		65	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h/aantal in meters	Nee	785	Wassenaar
		66	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden/aantal in Meters	Nee	660	Westland
		67	317 Vervangen verharding fietspad/aantal in Meters	Nee	656	Westland

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2024 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2025								
lenW	E105	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en bijlage 1 van de regeling	Concessienaam zoals gedefinieerd in artikel 1 en bijlage 1 van de regeling	Maximale TVOV	Prestatieafhankelijke bijdragen concessieverlener, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Totaal subsidies conform contract, zoals in bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	OCW-contract studentenkaart, zoals in bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023
			Aard controle n.v.t. Indicator: E105/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E105/02	Aard controle n.v.t. Indicator: E105/03	Aard controle R Indicator: E105/04	Aard controle R Indicator: E105/05	Aard controle R Indicator: E105/06
		1	Diversen	MRDH	€ 21.347.000	-€ 168.000	-€ 76.073.063	€ 63.047.960
			Kopie naam concessie	Directe opbrengsten van reizigers, conform bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Extra bijdrage concessieverlener om reden transitie 2023, zoals in bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Andere opbrengsten, conform bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Werkelijke kosten in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer, conform bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	
			Aard controle n.v.t. Indicator: E105/07	Aard controle R Indicator: E105/08	Aard controle R Indicator: E105/09	Aard controle R Indicator: E105/10	Aard controle R Indicator: E105/11	
		1	MRDH	€ 272.918.564	€ 30.994.000	€ 5.029.893	-€ 319.762.829	

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2024 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-01-2025

lenW	E114	Specifieke uitkering OV-gelden; de "Bikker"-middelen en de middelen ter compensatie van de herijking van de gelden voor het studenten reisproduct	Besteding (jaar T)	Eindverantwoording (Ja/Nee)	
			<i>Aard controle R Indicator: E114/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E114/02</i>	
			€ 69.578.455	Nee	

Bijlage 2. Controleverklaring

Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen.

Bijlage 3. Samenstelling bestuursorganen MRDH 2024 (per 31-12-2024)

Dagelijks bestuur		Algemeen bestuur (vervolg)	
Voorzitter			
Plv. voorzitter		Zoetermeer	
Lid		Secretaris	
Lid			
Lid			
Lid			
Secretaris			
Algemeen bestuur		Bestuurscommissie Vervoersautoriteit	
Voorzitter		Albrandswaard	
Plv. voorzitter		Barendrecht	
Albrandswaard		Capelle aan den IJssel	
Barendrecht		Delft	
Capelle aan den IJssel		Den Haag	(plv voorzitter)
Delft		Krimpen aan den IJssel	
Den Haag		Lansingerland	
		Leidschendam-Voorburg	
		Maassluis	
Krimpen aan den IJssel		Nissewaard	
Lansingerland			
Leidschendam-Voorburg		Ridderkerk	
Maassluis		Rijswijk	
Midden-Delfland		Rotterdam	orzitter)
Nissewaard		Schiedam	
Pijnacker-Nootdorp			
Ridderkerk		Voorne aan Zee	
Rijswijk			
Rotterdam			
		Zoetermeer	
Schiedam		Adjunct-Secretaris	
Vlaardingen			
Voorne aan Zee			
Wassenaar			

Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat

Albrandswaard	
Barendrecht	
Capelle aan den IJssel	
Delft	
Den Haag	(voorzitter)
Krimpen aan den IJssel	
Lansingerland	
Leidschendam-Voorburg	
Maassluis	
Midden-Delfland	
Nissewaard	
Pijnacker-Nootdorp	
Ridderkerk	
Rijswijk	
Rotterdam	
Schiedam	
Vlaardingen	(plv. Voorzitter)
Voorne aan Zee	
Wassenaar	
Westland	
Zoetermeer	
Adjunct-Secretaris	