



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Jaarstukken 2024



Inhoud

Woord vooraf	3
---------------------	----------

Deel 1 Jaarverslag	5
---------------------------	----------

1. Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH	6
--	----------

1.1 Strategie en resultaten	6
1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten	7
1.3 Samenwerking met partners	8
1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming	8

2. Programmaverantwoording	10
-----------------------------------	-----------

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	10
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	46
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	61
2.4 Overzicht overhead	76

3. Paragrafen	79
----------------------	-----------

3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing	79
3.2 Onderhoud kapitaalgoederen	82
3.3 Financiering en treasury	85
3.4 Bedrijfsvoering	90
3.5 Verbonden partijen	103
3.6 Subsidies	106
3.7 Wet open overheid (Woo)	108

Deel 2 Jaarrekening	109
----------------------------	------------

4. Overzicht van baten en lasten	110
---	------------

4.1 Overzicht van baten en lasten per programma	110
4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten	111

5. Balans 2024	116
-----------------------	------------

5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	117
5.2 Toelichting op de balans	121
5.3 Niet uit de balans blijken de verplichtingen	138
5.4 Rechtmatigheidsverantwoording	139

Deel 3 Overige gegevens	140
--------------------------------	------------

6. Besluit	141
-------------------	------------

Bijlagen	142
-----------------	------------

Bijlage 1 – Verantwoording 2024 conform SiSa	142
Bijlage 2 – Controleverklaring	154
Bijlage 3 – Samenstelling bestuursorganen MRDH 2024 (per 31-12-2024)	157

Woord vooraf

Met elkaar. Voor elkaar. Korter en krachtiger kunnen we de samenwerking van de 21 gemeenten niet samenvatten. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een regio die ertoe doet. Met 2,4 miljoen inwoners is dit het dichtstbevolkte gebied van Nederland. Dat biedt volop kansen, maar ook uitdagingen. Die pakken we samen aan – en dat is in ieders voordeel.

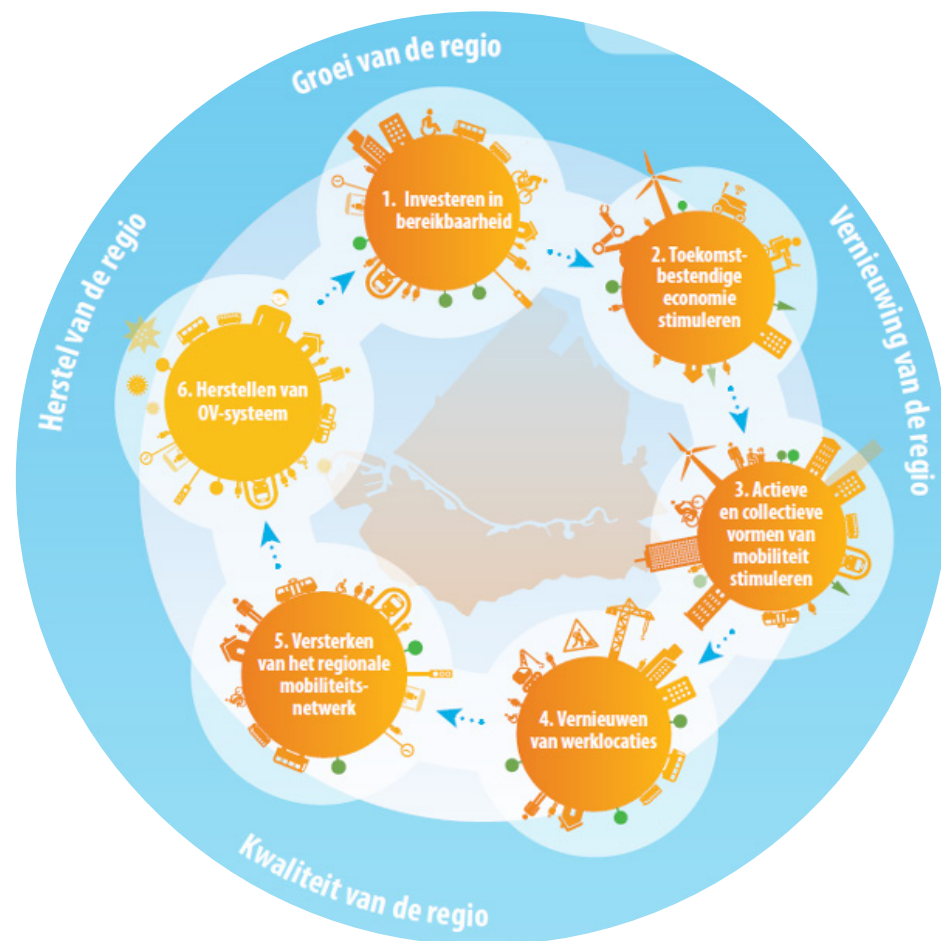
Vier belangrijke opgaven

In 2023 stelden de samenwerkende gemeenten een Strategische Agenda vast met vier opgaven en zes opdrachten. Groei, Vernieuwing, Kwaliteit en Herstel staan de komende vier jaar centraal. Het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van het economisch vestigingsklimaat vormen de basis van de regionale samenwerking. Geen doelen op zich maar een manier om de welvaart en het welzijn van huidige en toekomstige inwoners te vergroten. Voor hen doen we het.

In dit jaarverslag leest u hoe we in 2024 de beschikbare financiële middelen hebben ingezet.

Jan van Zanen en **Carola Schouten**,

Voorzitters van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Leeswijzer

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

Conform het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bestaan de jaarstukken uit drie delen: het jaarverslag (deel 1), de jaarrekening (deel 2) en de overige gegevens (deel 3).

Jaarverslag

Het jaarverslag bestaat uit drie hoofdstukken:

- **Hoofdstuk 1** beschrijft de integrale ambitie en activiteiten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, inclusief een overzicht van de integrale jaarrekening.
- **Hoofdstuk 2** bevat de programmaverantwoording van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, en Economisch Vestigingsklimaat, én de verantwoording van de overhead.
- **Hoofdstuk 3** gaat onder meer in op de verplichte paragrafen.

Jaarrekening

De jaarrekening bevat:

- **Hoofdstuk 4:** het overzicht van baten en lasten.
- **Hoofdstuk 5:** de balans.

Overige gegevens

Dit deel bevat het vaststellingsbesluit en andere bijlagen.



Deel 1 Jaarverslag



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. Dit is omdat de MRDH de status van vervoerregio heeft.

Verkeer en vervoer

De MRDH stelt de kaders voor het regionaal verkeer- en vervoersbeleid. Daarnaast is de MRDH opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag. De concessies voor metro, tram en bus worden verleend aan de vervoerders RET, HTM en EBS. Ook verstrekt de MRDH subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten. Deze subsidies zijn voor het beheer, onderhoud en de vervanging van ov-infrastructuur en voor innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Economisch vestigingsklimaat

De 21 gemeenten werken samen aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag. Denk aan het beter benutten van bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden, economische vernieuwing via fieldlabs en startups, versterking van het mkb en een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Deze ambities pakken we gezamenlijk op. Een inwonerbijdrage van de aangesloten gemeenten maakt dat mogelijk.

De jaarstukken 2024 vormen de verantwoording over deze samenwerking, met programma's voor verkeer en vervoer én voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat.

De begroting 2024 is in het verslagjaar tweemaal aangepast. Op 5 juli 2024 stelde het algemeen bestuur de eerste Bestuursrapportage MRDH 2024 vast, met bijgestelde resultaten, activiteiten en een financiële begrotingswijziging. De tweede begrotingswijziging werd opgenomen in de tweede Bestuursrapportage 2024, die het algemeen bestuur op 6 december 2024 vaststelde.

1.1 Strategie en resultaten

Waar doen we het voor?

De economische kracht van landen hangt steeds sterker samen met het succes van stedelijke regio's. Innovatie, nieuwe werkgelegenheid, de woningbouwopgave en duurzaamheid: de grote maatschappelijke uitdagingen én hun oplossingen liggen steeds vaker in stedelijke gebieden. Dat is een wereldwijde trend. Concurrentie vindt niet langer plaats tussen steden binnen een land, maar tussen metropoolregio's op internationale schaal.

Dat geldt ook voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag: wereldwijd bescheiden van omvang, maar wel een van de meest complete regio's. Met onder meer de havenindustrie, de glastuinbouw, het hightech cluster en de cyber security sector is de metropoolregio belangrijk voor de Nederlandse economie. Bovendien heeft de regio, met Europese topuniversiteiten, hogescholen en veel hbo- en mbo-opleidingen, de kennis van nu en de toekomst in huis. In de afgelopen jaren zijn de gemeenten in de regio steeds nauwer met elkaar verbonden. Het woon-werkverkeer tussen de steden is toegenomen. De MRDH stimuleert die bereikbaarheid en verbondenheid – een voorwaarde voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat.

Vernieuwing van de economie, verbetering van de bereikbaarheid

Het economisch vestigingsklimaat verandert continu, onder invloed van binnenlandse en internationale ontwikkelingen. Het is belangrijk om hierop regie te voeren. Hoe stimuleren we werkgelegenheid, zodat ervaren werknemers én jong talent mee kunnen? Hoe geven we ondernemers een sterke uitgangspositie? Zo vraagt innovatie in het mkb om actie. Ook moeten er voldoende bedrijfslocaties zijn, en een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

Deze vragen kregen een antwoord in de vernieuwde Strategische Agenda van de MRDH, die in 2023 werd vastgesteld. De Strategische Agenda is het koersdocument voor de samenwerking van de 21 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Unieke positie

De MRDH heeft als vervoersautoriteit een unieke positie in het verbeteren van de bereikbaarheid. De MRDH kent de regionale ov-concessies toe en investeert in infrastructuur. Samen met de 21 gemeenten én regionale en nationale partners worden investeringen bepaald die de bereikbaarheid van de regio versterken.

In stedelijke gebieden ligt de focus op hoogwaardig ov en betere fietsverbindingen. Daarmee benutten we de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. Zo draagt de MRDH bij aan het faciliteren van de verstedelijkingsopgave in de metropoolregio.

In minder dichtbevolkte gebieden is een uitgebreid ov-netwerk niet altijd passend. Daar is extra aandacht nodig voor de fiets en goede autoverbindingen. Maatwerkvervoer biedt daar vaak uitkomst. Wat al deze modaliteiten verbindt: we zetten in op duurzaam vervoer en veilige mobiliteit. Dat is ook de inzet van de mobiliteitsvisie die we samen opstellen.

1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten

De MRDH werkt vanuit haar eigen taken en bevoegdheden aan gezamenlijke uitdagingen, samen met partners. Op het gebied van bereikbaarheid neemt de MRDH vaak het voortouw, onder meer via beleidskaders, subsidieregelingen en concessieverlening voor het openbaar vervoer. Deze taken zijn wettelijk toegekend en geven de MRDH een zelfstandige positie.

De vernieuwing van de regionale economie is een gezamenlijke opgave van de 21 gemeenten, kennisinstellingen en bedrijven. Belangrijke partners zijn de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en InnovationQuarter (IQ). De MRDH biedt daarnaast een platform voor afstemming over werklocaties en andere ruimtelijk-economische vraagstukken.

De MRDH is een vorm van verlengd lokaal bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit de burgemeesters van de 21 gemeenten. Het algemeen bestuur heeft vijf burgemeesters aangewezen die het dagelijks bestuur vormen. Daarnaast zijn er bestuurscommissies voor Verkeer en Vervoer en voor Economisch Vestigingsklimaat, met vakwethouders uit alle gemeenten. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de adviescommissies voor beide beleidsterreinen, en in de Rekeningcommissie. Een overzicht van de bestuursleden in 2024 staat in bijlage 3.

De werkorganisatie ondersteunt de samenwerking en is gevestigd aan de Westersingel in Rotterdam.

De Wet normering topinkomens (WNT) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de (semi)publieke sector. De algemene bezoldigingsnorm is in 2024, na indexatie, vastgesteld op € 233.000 (2023: € 223.000). Conform de WNT – ingevoerd op 1 januari 2013 – zijn in paragraaf 4.2.5 de gegevens opgenomen van de secretaris-algemeen directeur, leden van het algemeen en dagelijks bestuur, en leden van de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV).

Betrokkenheid van gemeenteraden

Gemeenteraden spelen een belangrijke rol in de samenwerking binnen de MRDH. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en in de Rekeningcommissie. Daarnaast zijn gemeenteraden betrokken via zienswijzeprocedures voor onderwerpen die onder de gemeenschappelijke regeling MRDH vallen. Zo is de inhoudelijke betrokkenheid van de raden geborgd.

1.3 Samenwerking met partners

Naast de kracht van de 21 gemeenten is samenwerking met andere partijen essentieel om de ambities van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag waar te maken. De MRDH werkt intensief samen met het bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's (zoals Drechtsteden en Leiden), de provincie Zuid-Holland en het Rijk. Vanaf de start is er een hechte samenwerking met onder andere de Economic Board Zuid-Holland (EBZ).

Deze samenwerking vindt plaats op strategisch niveau én bij de uitvoering van concrete activiteiten.

Op landelijk niveau werkt de MRDH samen met de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Eindhoven en de Groene Metropoolregio (Arnhem-Nijmegen). Daarnaast is de MRDH actief in 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 het kennisprogramma Verkeer en Vervoer van CROW (KpVV).

Een regionale delegatie neemt deel aan het jaarlijkse bestuurlijk overleg met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) voor de Zuidelijke Randstad.

Internationaal werkt de MRDH onder meer samen met de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en neemt het deel aan Europese netwerken zoals European Metropolitan Transport Authorities (EMTA) en diverse projecten.

1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2024 is afgesloten met een positief saldo van baten en lasten van € 6.613.055.

In de verslagperiode stelde het algemeen bestuur twee begrotingswijzigingen vast: op 5 juli en 6 december 2024.

Bij de tweede wijziging besloot het algemeen bestuur:

- € 6.000.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen;
- € 218.650 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV).

Beide mutaties zijn conform de begroting uitgevoerd. Daarmee is de Risicoreserve financieringen op het gewenste niveau gebracht en is de onttrekking aan de Egalisatiereserve EV correct verwerkt.

Na deze mutaties resteert een nog te bestemmen resultaat van € 831.705. Dit bedrag betreft het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Voorgestelde resultaatbestemming

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om:

1. een bedrag van € 486.366 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort in deze reserve per 31 december 2024 aan te vullen, ter dekking van de al verleende projectbijdragen aan gemeenten;
2. een bedrag van € 345.339 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV en te oormerken voor de Versnellingsaanpak Economisch Vestigingsklimaat 2025;
3. van de nog concreet te bestemmen middelen in de Egalisatiereserve EV € 554.661 te oormerken voor de Versnellingsaanpak Economisch Vestigingsklimaat 2025.



Investeren in bereikbaarheid bij groei

Om de forse woningbouwopgave in de regio te ondersteunen, investeren het Rijk, de MRDH en gemeenten fors in bereikbaarheid. Zo krijgt Rotterdam een nieuwe brug tussen Kralingen en IJsselmonde, een snelle ov-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom en een nieuw treinstation Stadionpark. Deze verbindingen ontsluiten 35.000 geplande woningen in de Oostflank en verbeteren de toegang tot werk, onderwijs en voorzieningen. Voor dit project is ruim € 1,4 miljard beschikbaar gesteld.

Daarnaast investeren het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de MRDH gezamenlijk € 550 miljoen in het verhogen van de frequentie en capaciteit op het intensief gebruikte metronet en RandstadRail. Om ook bij 400.000 extra inwoners tot 2040 de regio bereikbaar te houden, gaan er vanaf 2030 elke vijf minuten metro's rijden tussen Rotterdam en Den Haag. Ook worden voertuigen verlengd en sporen, stroomvoorziening en beveiligingssystemen vernieuwd. Zo groeit het ov-netwerk mee met de regio.

2. Programmaverantwoording

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer volgt de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Voor dit programma gaat het om 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 concrete acties uit de Begroting 2024 is samengevat in de tabel met gebruik van de kleuren:

■ 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 verwachting naar bijna drie miljoen inwoners in 2040. Al deze inwoners willen kunnen werken, recreëren en zich prettig kunnen verplaatsen. Daarom investeren de 21 samenwerkende gemeenten in de bereikbaarheid van de regio – op een duurzame manier.

Het gaat daarbij om:

- de bereikbaarheid van nieuwe verstedelijkingslocaties;
- het verbinden van innovatieve kennis- en onderwijsknooppunten;
- het ontsluiten van werklocaties;
- het behouden van leefbaarheid en open ruimte.

Ook is het belangrijk dat de metropoolregio Rotterdam Den Haag goed verbonden blijft met omliggende regio's en gemeenten. Daarom zetten we in op bereikbaarheid van, naar én binnen de metropoolregio. Dat doen we vooral door nu plannen te maken voor investeringen in het mobiliteitssysteem op de (middel)lange termijn. Ook adviseren we over bereikbaarheid bij verstedelijkingsplannen.

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

Binnen het programma MoVe werken regionale partners – provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam en Den Haag en de MRDH – samen met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken. Het doel is om verstedelijking en mobiliteit in samenhang aan te pakken. Samen met Rijk en regio bepalen we welke investeringen nodig zijn om de bereikbaarheid op de (middel)lange termijn te garanderen, en leveren we daar ook een financiële bijdrage aan.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
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 In de plannings- en studiefase werken wij met de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag, de provincie, het Rijk toe naar een projectbeslissing. De verwachting is dat dit in 2026 resulteert in een projectbesluit.
Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Greenport Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam.	In 2024 zijn enkele projecten uitgevoerd uit de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam. Deze projecten dragen bij aan een betere bereikbaarheid van Voorne-Putten en de havenregio, zowel per openbaar vervoer als per fiets en auto. Voor het Westland zijn verschillende analyses uitgevoerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit heeft in 2024 nog niet geleid tot besluitvorming; dit is doorgeschoven naar 2025.
Uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam en Westland.	In 2024 is de verkenning naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Leiden en Zoetermeer (BRT LeiZo) afgerond. Deze verkenning vormt de basis voor de verdere uitwerking. Ook zijn verschillende varianten voor HOV in de gemeente Westland verder uitgewerkt. Dit heeft in 2024 nog niet geleid tot besluitvorming. Het onderzoek naar HOV tussen Zoetermeer en Rotterdam stond in 2024 on hold. Als de actualiteit daar aanleiding toe geeft, wordt dit onderzoek in 2025 hervat.
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 richting een voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Oude Lijn. Naar verwachting worden de afspraken over deze voorkeursbeslissing, inclusief de bekostiging, gemaakt tijdens het BO MIRT in 2025.
Samen met partners uitvoering geven aan het in 2023 herijkte programma MoVe.	In 2024 is gestart met de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (MAOS). De technische inventarisatie is datzelfde jaar afgerond. In 2025 begint de analysefase, waarin ook actief wordt opgehaald wat inwoners, werknemers en bedrijven verwachten van een betere bereikbaarheid. Het doel van de MAOS is het versterken van de bereikbaarheid én van de ruimtelijk-economische structuur van de regio.
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 de Mobiliteitsvisie heeft geleid tot een inspirerend toekomstbeeld met concrete keuzes voor de mobiliteit in de regio. In 2025 wordt de Mobiliteitsvisie opgeleverd, inclusief een pakket aan activiteiten voor de komende vijf tot tien jaar.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Bereikbaarheid CID-Binckhorst: planning en studiefase voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming.		Samen met de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de provincie Zuid-Holland en het Rijk is gewerkt aan de technische uitwerking van de planning- en studiefase voor een nieuwe tramverbinding en aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. De inwonertparticipatie binnen deze fase is inmiddels gestart. Het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst draagt voorlopig de werktitel De Vlietlijn.
Nieuwe Stadsbrug en ov Rotterdam (was: Oever-verbindingen regio Rotterdam): planning en studiefase voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een multimodale brugverbinding en een regulier bediend treinstation Stadionpark.		Samen met de gemeente Rotterdam en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) is begin 2024 een bestuursovereenkomst ondertekend waarmee de planning- en studiefase van het project officieel is gestart. In deze fase is onder meer gewerkt aan de voorbereiding van de keuze voor een ov-techniek, het aantal perrons voor station Stadionpark en de borging van een veilige en toegankelijke brug over de rivier. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over het verwijderen van de goederentreinsporen bij Stadionpark.
Algeracorridor: planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor.		In 2024 heeft het Bestuurlijk Overleg Algeracorridor (BO Algeracorridor) de scope van de planuitwerkingsfase vastgesteld. De kern van het project is het verbeteren van de doorstroming voor het wegverkeer, onder meer door het Capelseplein om te bouwen tot een ongelijkvloerse passage. Daarnaast zijn verschillende maatregelen afgesproken om het fietsverkeer te verbeteren. Onder voorbehoud van ondertekening van de bestuursovereenkomst begin 2025 is de planuitwerkingsfase inmiddels gestart. De afronding wordt begin 2027 verwacht.
Algeracorridor: onderzoek op verkenningsniveau naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en de optimalisaties aan de bestaande fietsroute.		Tijdens het bestuurlijk overleg op 10 juli 2024 hebben de gemeenten, MRDH en de provincie Zuid-Holland besloten om de langzaamverkeerverbinding tussen Capelle en Krimpen (LVV) niet op te nemen in de scope van de planuitwerking. Van het vrijvallende budget is € 9,5 miljoen overgeheveld naar de Algeracorridor, onder andere voor het verbeteren van de fietsverbindingen rondom het Capelseplein. Het resterende bedrag is vrijgevallen.
Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: het (mede) uitvoeren van studies en de uitwerking van het maatregelpakket Voorne-Putten. Daarnaast wordt samen met de andere partners een voortgangsmonitor uitgevoerd, waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) wordt gevolgd.		In 2024 is samen met andere betrokken overheden gewerkt aan de uitvoering van het maatregelpakket uit de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam ter verbetering van de bereikbaarheid: • er rijdt sinds december 2024 een bus tussen Schiedam Centrum en Voorne-Putten via de Maasdelatunnel, waarvoor de MRDH middelen beschikbaar heeft gesteld om de tolheffing voor de vervoerder te compenseren; • de Maasvlaktehopper rijdt sinds december 2024 tussen Brielle, het havenindustrieel complex, Maassluis en Maasland, waarvoor de MRDH eveneens middelen beschikbaar heeft gesteld; • in het BO MIRT 2024 maakte de regio, waaronder de MRDH, afspraken met het Rijk over de uitwerking en studies van een ongelijkvloerse kruising van de N57 met de 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 af naar een fietsverbinding langs de Hartelweg over de Groene Kruisweg; • de voorbereidende werkzaamheden voor de fietsverbinding tussen Hellevoetsluis en Spijkenisse (trambaanpad) zijn afgerond. De subsidieaanvraag wordt door het waterschap ingediend, waarna de realisatie kan starten.
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.		We werkten samen met betrokken partijen – gemeenten Westland, Den Haag, Maassluis, provincie Zuid-Holland en de MRDH – aan: • een onderzoek naar knelpunten en mogelijke oplossingen, gebaseerd op berekeningen met het verkeersmodel; • een verdiepende verkenning naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), waarin een voorkeursvariant met een Bus Rapid Transit (BRT)-systeem verder wordt onderzocht en Uitgewerkt.
Beide studies zijn vertraagd en worden in 2025 afgerond.		

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Onderzoek doen naar doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam.	●	De MRDH en de betrokken gemeenten Zoetermeer en Lansingerland hebben het onderzoek naar de ontwikkeling van de ZORO-corridor in 2024 on hold gezet. Nieuwe kansen en ontwikkelingen op het gebied van verstedelijking in deze corridor, in combinatie met de nieuwe Mobiliteitsvisie 2050, kunnen aanleiding zijn om het onderzoek in 2025 met hernieuwde focus voort te zetten.
Bijdragen aan de verkenning van Bus Rapid Transit tussen Leiden en Zoetermeer.	■	Wij hebben geadviseerd over de Bus Rapid Transit (BRT)-verbinding tussen Leiden en Zoetermeer, waarbij we het regionale belang hebben ingebracht in de verkenning onder leiding van de provincie. Deze verkenning is inmiddels afgerond en wordt in 2025 vervolgd in verschillende deelprojecten. Daarbij wordt onder meer verder onderzocht of een doortrekking van de buslijn naar station Lansingerland-Zoetermeer wenselijk is.
MIRT-verkenning Oude Lijn: bijdragen aan het uitvoeren van de verkenning viersporigheid Leiden-Dordrecht en Knooppunten. De uitwerking Knooppunten is inclusief bestaande knopen Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI en de nieuwe stations Rijswijk buiten, Rotterdam Van Nellefabriek en Rotterdam Stadionpark. De uitwerking viersporigheid is inclusief aandacht voor inpassing.	■	De MRDH heeft eind 2024 samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Den Haag, Schiedam, Leiden en Dordrecht de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) vastgesteld. In deze notitie is opgenomen welke oplossingen kansrijk zijn en verder worden uitgewerkt voor het openen van vier nieuwe stations (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark), het verbeteren van bestaande stations (Leiden, Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht) en het verhogen van de frequentie van sprinterverbindingen tussen Den Haag en Dordrecht. Ook is vastgelegd welke oplossingen niet worden meegenomen. Dit markeert een formele stap richting een voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Oude Lijn.
Mobiliteitsvisie MRDH 2050 met concrete activiteiten voor de aankomende 5 tot 10 jaar.	●	De MRDH startte in 2024 met de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie voor de 21 samenwerkende gemeenten. Daarbij betrokken we, naast alle gemeenten, ook onze directe partners zoals RET, HTM, EBS, de provincie Zuid-Holland, het Rijk, het Havenbedrijf en andere stakeholders. We voerden bovendien een pilot op het gebied van inwonerparticipatie uit. Via onder andere meereisparticipatie gingen we in gesprek met inwoners en reizigers over de toekomst van mobiliteit. Met de inzet van een bestuurlijk verkenner vooral op het thema 'publieke mobiliteit' is besloten om iets meer tijd te nemen voor de besluitvorming over de mobiliteitsvisie. Doel is een breed gedragen en ambitieuze visie die de urgente opgaven van nu én de toekomst helder adresseert. De start van de zienswijzeperiode is voorzien na de zomer. De besluitvorming wordt verwacht rond het zomerreces van 2025.
Sterke lobby richting het Rijk voor het belang van en daarmee extra middelen voor het ov.	●	In het voorjaar van 2024 informeerde de MRDH de Kamerleden en onderhandelaars van het nieuwe kabinet over de noodzaak van extra middelen voor het openbaar vervoer. In het regeerakkoord is echter opgenomen dat specifieke uitkeringen (SPUK's) worden overgeheveld naar gemeenten en provincies, gecombineerd met een generieke korting van 10 procent. Ten onrechte is ook de Brede doeluitkering (BDU) onder deze maatregel geschaard. Dit leidde tot een gezamenlijke, onwenselijke korting van € 110 miljoen (10%) voor de MRDH en de Vervoerregio Amsterdam. Door intensieve en brede inzet is op 11 november 2024 in de ministerraad besloten dat de BDU alsnog direct wordt bekostigd. Daarmee is ook de grondslag voor de taakstelling komen te vervallen. De MRDH heeft zich, samen met andere partijen, krachtig ingezet via het kabinet en de Tweede Kamer. Zo zijn er gesprekken gevoerd met de staatssecretaris en diverse politieke partijen, en is een brandbrief aangeboden. Daarnaast is het onderwerp stevig onder de aandacht gebracht in de media en is een brede maatschappelijke alliantie gevormd die dit standpunt ondersteunt. In 2025 vinden vervolgesprekken plaats met het Rijk over de financiële betekenis van het besluit van de ministerraad.
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 vormt een nieuw hoofdstuk op het eerdere succes waarmee aanzienlijke investeringen in de infrastructuur zijn veiliggesteld. In deze nieuwe fase komen meer grote corridors in de zuidelijke Randstad centraal te staan, zoals trein-, metro- en drukbereden tramlijnen. Ook worden de belangrijkste goederencorridors benoemd als speerpunt. In 2024 lag de focus op het uitvoeren van de inventarisatie.

Regionale fietsagenda (middel)lange termijn

De regionale fietsagenda beschrijft wat er op de (middel)lange termijn tot 2040 nodig is om het regionale fietsnetwerk te verbeteren. De focus ligt op verbindingen en ontbrekende schakels tussen steden en dorpen in de regio. De MRDH verleent subsidie aan wegbeheerders voor het verbeteren van regionale fietspaden en werkt samen met de provincie Zuid-Holland om aanvullende financiering van het Rijk aan te trekken. De uitvoering, het beheer en het onderhoud van de fietspaden zijn de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders.

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 MRDH 23 subsidieaanvragen voor het verbeteren van regionale fietspaden verleend of in behandeling genomen.
Realiseren van 90.000 extra fietsparkeerplaatsen (bij ov-knooppunten).	In 2024 heeft de MRDH één subsidieaanvraag verleend voor de realisatie van circa 1.650 fietsparkeerplaatsen bij ov-knooppunt Schiedam Centrum. 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
Het vaststellen van de regionale fietsagenda en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsagenda met bijbehorende financieringsstrategie.	●	De MRDH heeft geen regionale fietsagenda en uitvoeringsagenda opgesteld. We constateerden dat er geen extra middelen vanuit het Rijk beschikbaar komen voor de uitvoering van fietsmaatregelen. Het opstellen van een aparte fietsagenda naast het bestaande regionale fietsbeleid biedt daarom geen toegevoegde waarde. Daarnaast hebben veel gemeenten beperkte capaciteit om, naast 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 voor te bereiden.
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 een bijdrage van € 1,5 miljoen inclusief btw toe te kennen voor de doorfietsroute Zoetermeer–Rotterdam. Daarnaast heeft het Rijk besloten dat ook de doorfietsroute Delft–Rotterdam Alexander in aanmerking komt voor een financiële bijdrage, mits dit inpasbaar is binnen de inzet van Rijkswaterstaat voor het fietsecoduct over de A13. De MRDH dient in 2025 voor beide routes een subsidieverzoek in onder de tijdelijke stimuleringsregeling voor 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 in onze regio te versterken. We onderzoeken voor welke recreatie- en natuurgebieden verbetering van de bereikbaarheid wenselijk is. De opgedane kennis delen we met de wegbeheerders en benutten we om de bereikbaarheid van deze gebieden multimodaal te verbeteren. De uitvoering van infrastructurele verbeteringen ligt bij de gemeenten, de provincie Zuid-Holland of de waterschappen, afhankelijk van wie de wegbeheerder is.

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. In totaal zijn 34 gebieden geïnventariseerd. Uit het onderzoek blijkt dat inwoners van onze metropoolregio ten minste één van deze gebieden binnen 25 minuten fietsen of 45 minuten met het openbaar vervoer kunnen bereiken. Tegelijkertijd is vastgesteld dat een aantal gebieden slecht bereikbaar is met het ov. De metrohalte Rodenrijs is ingericht als Groene Halte. Deze maakt deel uit van een pilot die tot doel heeft de haalbaarheid van een bredere uitrol van het concept Groene Haltes te onderzoeken. Een gerichte aanpak volgt.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Uitwerking geven aan de resultaten van het onderzoek dat in 2023 is uitgevoerd naar de bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden.	■	In overleg met betrokken overheden hebben we het onderzoek naar de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden afgerond. In onze Strategische Agenda is dit thema nadrukkelijk benoemd als onderdeel van het versterken van de leefkwaliteit in onze drukbevolkte regio. In totaal zijn 34 gebieden van regionaal belang geïnventariseerd. Daaruit blijkt dat de bereikbaarheid van deze gebieden over het algemeen redelijk tot goed is: binnen 25 minuten met de fiets en binnen 45 minuten met het ov. De vervolgaanpak wordt gecombineerd met de uitvoering van de haalbaarheidsstudie naar Groene ov-haltes.
Verkennen van de haalbaarheid van het concept "Groene ov-haltes".	●	Samen met de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en RET nemen we deel aan de pilot Groene Haltes in en rondom Rotterdam. In mei 2024 vond de officiële opening plaats van de groene metrohalte Rodenrijs. De realisatie van de pilothalte Romeynshof is vertraagd, omdat de gemeente Rotterdam meer tijd neemt voor de gebiedsaanpak ter plaatse. Ook de aanleg van de groene halte Rhooon loopt vertraging op, onder meer door een tekort aan projectleiders. Ter ondersteuning heeft de gemeente Albrandswaard inmiddels de hulp van de MRDH ingeschakeld.
Opstellen van een of meer kansenskaarten voor fiets.	●	Het opstellen van een aparte kansenkaart voor Midden-Delfland is in 2024 niet uitgevoerd. Verbetering van de mogelijkheden voor fietsverkeer in Midden-Delfland vormt een onderdeel van de 'Gebiedsgerichte opgave Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) Midden-Delfland', opgesteld door de Landschapstafel BPL Midden-Delfland. Het verbeteren van de mogelijkheden voor het fietsverkeer wordt als meekoppelkans verkend bij de inpassing van de viersporigheid tussen Delft en Schiedam in de MIRT-verkenning Oude Lijn. 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

De MRDH adviseert over het verbeteren van de bereikbaarheid bij gebiedsontwikkeling en helpt en ondersteunt met kennis bij integrale gebiedsontwikkeling. Daarmee dragen we bij aan aantrekkelijke en leefbare stedelijke gebieden én zorgen we ervoor dat investeringen in bereikbaarheid maximaal renderen. We onderzoeken specifiek of de bereikbaarheid van bepaalde economische locaties moet worden verbeterd.

De MRDH treedt op als gevraagd en ongevraagd adviseur en kennismakelaar. Vanuit het lidmaatschap van de Verstedelijkingsalliantie stellen we onze kennis beschikbaar aan alle gemeenten. De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling. De MRDH onderzoekt de bereikbaarheid van economische locaties, en brengt in kaart of verbeteringen nodig 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 hebben de Hoekse Lijn Partners een bijdrage toegekend aan een pilotproject op het gebied van groen en recreatie. Het project omvat onder meer de ontwikkeling en plaatsing van informatiepanelen over groen en recreatie langs de haltes van de Hoekse Lijn, te beginnen in Vlaardingen. Daarnaast hebben de betrokken partijen afgesproken om ook na afloop van het formele samenwerkingsverband met elkaar te blijven samenwerken langs de Hoekse Lijn. 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.	Door advies en inhoudelijke inbreng te leveren bij NOVEX Zuidelijke Randstad en NOVEX Rotterdamse Haven – in samenwerking met onder meer het Havenbedrijf, individuele gemeenten en waterschappen – werken we aan het verbeteren van de bereikbaarheid van economische locaties in de regio. Samen met het gebiedsprogramma MoVe hebben we bovendien vooruitgekeken naar een nieuwe regionale propositie voor de bereikbaarheid van alle ruimtelijke opgaven.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Adviseren over bereikbaarheidsmaatregelen in het samenwerkingsverband Hoekse Lijn partners, gericht op duurzame ontsluiting van gebiedsontwikkeling en woningbouwlocaties langs de Hoekse Lijn.	■	De gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de MRDH hebben afgesproken om ook na afloop van het formele samenwerkingsverband Hoekse Lijn Partners langs de Hoekse Lijn te blijven samenwerken. De formele samenwerking is naar tevredenheid afgerond. Met de realisatie van de Hoekse Lijn zijn er kansen ontstaan voor gebiedsontwikkeling rond deze ov-verbinding. Deze kansen zijn gezamenlijk geïnventariseerd en op initiatief van de MRDH vertaald naar een agenda van de individuele gemeenten.
Adviseren bij ruimtelijke tafels waar mobiliteit en verstedelijking onderwerp van gesprek is.	■	De MRDH draagt bij aan de uitwerking en het opstellen van uitvoeringsagenda's voor NOVEX Zuidelijke Randstad en NOVEX Rotterdamse Haven. In 2024 stelde het Bestuurlijk Overleg Verstedelijkingsalliantie het jaarplan voor 2025–2026 vast.

2.1.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

We zetten in op actieve en collectieve vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Deze vormen dragen bij aan een betere bereikbaarheid, nemen minder ruimte in beslag dan individuele automobiliteit, zijn toegankelijk en betaalbaar, bevorderen de gezondheid en stoten minder emissies uit.

Op deze manier benutten we de bestaande infrastructuur efficiënter, vergroten we de kansen voor mensen om maatschappelijk actief te zijn, ondersteunen we de mobiliteitstransitie in verschillende (stedelijke) gebieden in de regio en dragen we bij aan het realiseren van klimaatdoelen.

De aanpak verschilt per gebiedstype, omdat de mogelijkheden en behoeften in (hoog)stedelijke gebieden anders zijn dan in meer landelijke gebieden. Naast fysieke ingrepen zetten we in op mobiliteitsmanagement om actief vervoer, ov en deelmobiliteit te stimuleren en de mobiliteitsvraag beter te spreiden over de dag en week.

We bevorderen het gebruik van Mobility as a Service (MaaS), stimuleren innovaties en ondersteunen de inzet van nieuwe technologieën om de mobiliteitstransitie te versnellen. Efficiënt ruimtegebruik voor verkeer zorgt in steden en dorpen bovendien voor meer ruimte om de leefomgeving prettig in te richten – essentieel met het oog op de verwachte bevolkingsgroei en andere ruimtelijke opgaven, zoals vergroening, voorzieningen en klimaatadaptatie.

Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)

Het programma MFR ondersteunt de realisatie van hoogwaardige, regionale fietsroutes om het fietsgebruik voor woon-werkverkeer te stimuleren. De MRDH ondersteunt gemeenten bij het opstellen van een voorkeurstacé, het schetsontwerp en de financiële raming voor de volledige route. We bieden procesbegeleiding tot en met de samenwerkingsovereenkomst (inclusief planstudie) en verstrekken subsidie aan wegbeheerders. De aanleg, het beheer en het onderhoud van de fietsroutes zijn de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 100 km aan metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.	Door de inzet van programmamanagement voor Metropolitane Fietsroutes en de procesbegeleiding in de verkenningfase is de realisatie van de routes dichterbij gekomen. De routes die richting 2026 worden gerealiseerd, hebben samen een totale lengte van ongeveer 65 kilometer.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Invulling geven aan programmamanagement door het ondersteunen van de samenwerking tussen gemeenten en wegbeheerders tijdens de uitwerking en realisatiefase, het monitoren van de voortgang en het borgen van de kwaliteit van de fietsroute.	■	Voor het programmamanagement van de Metropolitane Fietsroutes voerde de MRDH de volgende activiteiten uit: We hebben de evaluatie van het programma afgerond, de uitkomsten verwerkt in het programma en deze gedeeld. Daarbij is besluitvorming georganiseerd in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa). • We hebben frequenter ambtelijke stuurgroepen en bestuurlijke overleggen georganiseerd om de voortgang per route te bespreken. • We hebben één-op-één gesprekken gevoerd met gemeenten om stagnatie in de voortgang te bespreken. • We hebben ondersteuning geboden bij participatietrajecten en besluitvorming binnen gemeenten. • We hebben ondersteuning verleend bij het opstellen en indienen van subsidieaanvragen.
Maken van maatwerkafspraken voor routes waarvan de samenwerkingsovereenkomst (SOK) in 2023 is ondertekend.	●	• Voor de metropolitane fietsroute (MFR) Delft–Rotterdam Alexander zijn drie conceptmaatwerkafspraken gereed: de Gelatinebrug, de Varenbrug en het fietsecoduct A13. Deze worden in 2025 vastgesteld in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. • Voor de MFR Westland–Rotterdam worden drie maatwerkafspraken voorbereid: - de conceptmaatwerkafpraak met de gemeente Schiedam is gereed; - de conceptmaatwerkafpraak met de gemeente Maassluis is nog niet gereed, omdat de gemeenteraad van Maassluis in september 2024 heeft besloten tot de realisatie van een alternatief tracé; - de conceptmaatwerkafpraak met de gemeente Rotterdam is eveneens nog niet gereed, omdat de West-Kruiskade ook onderdeel is van het Plan Toekomstvast Tramnet. Daarover is nog integrale afstemming nodig met de gemeente Rotterdam en RET. • Voor de MFR Zoetermeer–Rotterdam is nog geen maatwerkafpraak gemaakt over de hellingbaan ter hoogte van station Lansingerland/Zoetermeer. De uitwerking van deze complexe schakel staat momenteel op hold. • Voor de MFR Ridderkerk–Rotterdam zijn nog geen maatwerkafspraken vastgesteld. De wegbeheerders werken momenteel aan voorlopige ontwerpen voor de complexe schakels op de route. Na afronding van deze ontwerpen worden de maatwerkafspraken vastgesteld.

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Ondersteunen van gemeenten en wegbeheerders bij ontwikkeling van bewegwijzeringsplan en uitvoer Fietsstimuleringsplan dat eerder met gemeenten en Zuid-Holland Bereikbaar is opgesteld.	●	Wegbeheerders hebben de Nationale Bewegwijzeringsdienst opdracht gegeven om een doelenplan en een bewegwijzeringsplan op te stellen voor de Metropolitane Fietsroutes. Deze plannen zijn nog niet uitgewerkt, omdat de focus bij de gemeenten lag op het opstellen van een definitief ontwerp en het indienen van subsidieaanvragen. Voor de Metropolitane Fietsroutes is daarnaast nog geen fietsstimuleringsplan opgesteld.
Het opstellen en uitvoering geven aan het communicatieplan uit 2023 voor verdere profilering binnen en buiten het werkgebied van het Metropolitane Fietsprogramma.	●	In juni 2024 hebben we samen met de gemeente Den Haag het Nationaal Fietscongres gehost. Tijdens dit tweedaagse congres is het programma Metropolitane Fietsroutes actief onder de aandacht gebracht. Daarnaast zijn we betrokken bij de actualisatie van de Inspiratiegids Doorfietsroutes van CROW, waarin het programma een plek krijgt.

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 de toepassing van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen. Innovatie is daarbij geen doel op zich: het afweegkader Smart Mobility en MaaS stelt de bijdrage aan de opdrachten uit de Strategische Agenda centraal. De MRDH treedt op als kennismakelaar en subsidieverlener voor de toepassing van innovaties en nieuwe technologieën. Wegbeheerders voeren de toepassingen uit, en ook andere partijen, zoals de vervoerders, realiseren innovatieprojecten – gestimuleerd door de MRDH.

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.	De MRDH nam deel aan het project XCarCity, voerde het programma Automatisch Vervoer uit, werkte aan deelmobiliteit, realiseerde de digitaliseringsopgave rondom verkeersdata en verleende subsidies voor intelligente verkeerslichten en een wachtrijvoorspeller voor vrachtverkeer in de haven. Samen met gemeenten en vervoerders hebben we hiermee geleerd wat wel en wat niet werkt. De MRDH heeft geprobeerd om werkende innovaties die bijdragen aan een betere doorstroming en efficiënter gebruik van het mobiliteitsnetwerk, te verankeren in primaire processen. Een concreet voorbeeld is de verbetering van reis- en route-informatie dankzij steeds betere digitale gegevens.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Delen van kennis (uit landelijke netwerken) over Smart Mobility met de gemeenten via het bestuurlijk platform en het invulling geven aan de rol van verbindende schakel tussen Europees- en rijksbeleid en gemeentelijke ontwikkeling.	■	Bij het delen van kennis over Smart Mobility gaat het om innovatieve ontwikkelingen in dataverwerking, zelfrijdende voertuigen, automatisering van verkeers- en mobiliteitsmanagement en nieuwe mobiliteitsdiensten. Projecten die we in dit kader uitvoeren: • overleg met gemeenten over slimme verkeerslichten, met toepassingen die prioriteit geven aan fietsers, openbaar vervoer, vrachtverkeer en nood- en hulpdiensten. Ook is een bijeenkomst georganiseerd over het toepassen van het STOMP-principe bij verkeerslichten; • overleg met serviceproviders over de doorgifte van reis- en route-informatie, waarvan de uitkomsten zijn teruggekoppeld naar de gemeenten; • data en digitalisering: de MRDH heeft een subsidie verleend aan het Havenbedrijf Rotterdam, waarmee chauffeurs een melding ontvangen bij wachtrijen bij terminals. Zij kunnen dan wachten op een aangewezen parkeerplaats, zodat wegen niet geblokkeerd raken; • deelmobiliteit: er zijn bijeenkomsten georganiseerd over uniforme gemeentelijke regelgeving voor de vergunningsverlening rond deelmobiliteit.

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Afronding van lopende AVL-M-projecten en continueren kennisontwikkeling (landelijk).	■	De zelfrijdende bus 'Cavidor' heeft in 2024 als pilot zelfrijdend gereden op het remiseterrein van RET. Na de aanbesteding door de RET arriveerde de zelfrijdende bus van fabrikant Karsan eind 2024 in Nederland. De MRDH werkt samen met de gemeente Rotterdam, RET, Rotterdam The Hague Airport en DAM shuttle BV aan de verdere implementatie. De MRDH heeft bij het Rijk aandacht gevraagd voor duidelijke toelatingseisen voor zelfrijdend vervoer en voor versnelling van eventuele aanpassing van landelijke wet- en regelgeving. Samen met andere regio's is hierover een bestuurlijke brief opgesteld. De antwoorden op onze vragen zijn in december opgenomen in de Kamerbrief <i>Stand van zaken voertuigautomatisering</i>. Binnen het programma <i>Verantwoorde introductie zelfrijdende voertuigen</i> is kennis gedeeld met andere stakeholders. De leverancier van de parkshuttle heeft aangegeven dat rijden in gemengd verkeer niet mogelijk is. Dat betekent dat het oorspronkelijke plan voor doortrekking van de parkshuttle niet uitvoerbaar is. Door extra woningbouw blijft uitbreiding van de parkshuttle wel nodig. Samen met Transdev en de gemeente Capelle aan den IJssel zijn verschillende scenario's opgesteld die verder worden uitgewerkt.
Uitvoering geven aan de afspraken uit de digitaliseringsopgave.	■	Met goede overheidsdata voor verkeer en vervoer kunnen verkeersdeelnemers hun reis beter plannen via producten van serviceproviders. De MRDH heeft opdracht gegeven aan Zuid-Holland Bereikbaar om een regionaal datateam te organiseren. Dit team ondersteunt gemeenten bij het op orde brengen van hun verkeersdata, zoals gegevens over wegwerkzaamheden, brugopeningen, schoolzones en maximumsnelheden. Onduidelijkheid over de landelijke scope, personeels- en budgettekorten bij gemeenten en personeelsverloop hebben echter tot vertraging geleid. Intussen is er Europese wetgeving aangenomen. Vooral nog is er alleen budget beschikbaar voor 2025.

Programma duurzame mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op de reductie van CO₂, stikstof en fijnstof. Hiervoor maken we gebruik van het eerder ontwikkelde digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit.

We ondersteunen de realisatie van maatregelen die effectief bijdragen aan verduurzaming, zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling van 55% CO₂-reductie in 2030, zoals in het regeerakkoord onderschreven.

De MRDH treedt op als kennismakelaar en adviseert, gevraagd en ongevraagd, individuele gemeenten over duurzame mobiliteit. Ook stellen we de vervoerders in staat om maatregelen voor duurzame mobiliteit uit te voeren. Daarnaast agenderen we uitdagingen en randvoorwaarden voor duurzame mobiliteit bij andere partijen, zoals het Rijk en provincie Zuid-Holland. De uitvoering van maatregelen voor duurzame mobiliteit is de verantwoordelijkheid van de individuele gemeenten.

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 CO ₂ , stikstof en fijnstof.	Door het organiseren van verschillende thematische bijeenkomsten voor zowel ambtenaren als bestuurders, over onderwerpen zoals regionale samenwerking op zero-emissiezones (ZE-zones) en deelmobiliteit, is kennis gedeeld en samenwerking gestimuleerd.
Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.	In 2024 zijn nu 123 van de in totaal circa 535 bussen elektrisch aangedreven. Deze zero-emissie-bussen (ZE-bussen) rijden bij EBS, RET en HTM. In 2024 zijn geen nieuwe ZE-bussen aan de dienstregeling toegevoegd. De levering van circa 50 ZE-bussen van HTM is vertraagd door leveringsproblemen bij de bussenfabrikant. De instroom van deze bussen in de dienstregeling staat nu gepland voor het 1^e en 2^e kwartaal van 2025. Ook de instroom van de derde tranche van ZE-bussen van de RET is vertraagd tot juni 2027. Hierdoor zijn in 2024 circa 50 bussen minder ingestroomd dan gepland. Dit veroorzaakt in de loop van 2025 problemen met de inzetbaarheid van een deel van de dieselvloot, met name 27 dieselbussen, die inmiddels 16 jaar oud zijn. De RET anticipeert hierop door versneld 27 ZE-bussen te bestellen die in het 4^e kwartaal 2025 beschikbaar zijn. Voor de resterende opgave gaan we in 2025 in overleg met de RET om afspraken te maken over de aantallen en instroomdata van ZE-bussen.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Effectbepaling van het Regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke- en MRDH-maatregelen in relatie tot de Europese- en Nationale doelstelling 55% CO ₂ -reductie in 2030.	■	Voor het Regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit is een effectbepaling uitgevoerd. Op basis van de maatregelen die gemeenten momenteel uitvoeren, wordt in 2030 een CO ₂ -reductie van 19% verwacht. Hiermee leveren we een bijdrage aan de Europese en nationale doelstelling van 55% CO ₂ -reductie in 2030. In 2025 voeren we een nieuwe effectbepaling uit.
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.	■	In 2024 hebben we een plan van aanpak voor regionale samenwerking op ZE-zones opgeleverd, dat is vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Dit plan is in 2024 deels uitgevoerd en wordt in 2025, samen met de werkgroep ZE-zones, verder opgepakt. We hebben actief contact onderhouden met gemeenten en provincies binnen nationale netwerken zoals VNG en IPO. De kennis en ervaring die we daar hebben opgedaan, delen we met de 21 gemeenten via het ambtelijk overleg en het digitale platform over duurzame mobiliteit. Lokale en regionale kennis wordt gedeeld in de ambtelijke overleggen duurzame mobiliteit, waarin ambtenaren van de aangesloten gemeenten hun ervaringen met duurzame mobiliteitsprojecten met elkaar uitwisselen.
Bestuurlijke betrokkenheid en ambassadeurschap organiseren via het bestuurlijk kernteam duurzame mobiliteit en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.	■	Tijdens een themabijeenkomst voor bestuurders is de potentie van zero emissie-stadslogistiek voor de regio besproken. Bestuurders spraken daarbij de wens uit om op dit thema regionaal samen te werken. Het in juli vastgestelde plan van aanpak voor regionale samenwerking op het gebied van ZE-zones is een direct resultaat van deze bijeenkomst. In een tweede themabijeenkomst voor bestuurders is de regionale ambitie voor deelmobiliteit besproken. Een direct vervolg hiervan is de start van een haalbaarheidsstudie naar de uitvoering van een pilot voor een publiek regionaal deelfietsensysteem.
Inspiratie en advisering over duurzame mobiliteit door de denktank duurzame mobiliteit.	■	De denktank heeft het bestuurlijk kernteam geïnspireerd en uitgedaagd tot een strategisch gesprek over duurzame mobiliteit. De inzichten uit dit gesprek 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 123 van de in totaal circa 535 ZE-bussen elektrisch aangedreven. Deze ZE-bussen rijden bij EBS, RET en HTM. In 2024 zijn er geen nieuwe ZE-bussen in de dienstregeling genomen. Ongeveer 50 ZE-bussen van HTM konden niet tijdig worden geleverd door de fabrikant. De instroom in de dienstregeling is nu gepland voor het 1^e en 2^e kwartaal van 2025. Ook de instroom van de derde tranche ZE-bussen van de RET is vertraagd tot juni 2027. Hierdoor zijn in 2024 circa 50 bussen minder ingestroomd dan gepland. Dit leidt in de loop van 2025 tot problemen met de inzetbaarheid van een deel van de dieselvloot (27 bussen van 16 jaar oud). RET lost dit op door versneld 27 ZE-bussen te bestellen, die in het 4^e kwartaal van 2025 beschikbaar zijn. Voor de resterende opgave gaan we in 2025 in overleg met de RET om afspraken te maken over de aantallen en instroomdata van de ZE-bussen.

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Mogelijk vervolg van het onderzoek naar het terugwinnen van remenergie.	●	Samen met HTM en RET hebben we succesvol gewerkt aan het thema netcongestie en openbaar vervoer. Begin 2025 is bij de RET een pilot opgeleverd, de zogenoemde Energiebank. Deze pilot – evenals enkele andere initiatieven van de RET en HTM – biedt veel kansen voor opschaling. In 2025 krijgt dit een vervolg in de vorm van een plan van aanpak voor netcongestie en ov, inclusief het sluiten van een akkoord met het Rijk over dit onderwerp.
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 hiervoor een effectbepaling gepubliceerd.

Deelmobiliteit in de regio

We onderzoeken de potentie van deelmobiliteit in regionaal verband en in relatie tot de ov-concessies. Daarbij leggen we koppelingen met andere thema's, zoals ketenmobiliteit, verstedelijking en actieve, duurzame mobiliteit. We bieden gemeenten (als wegbeheerder) en andere partijen (zoals grondeigenaren) handvatten om zelf aan de slag te gaan met deeldiensten. De MRDH ontwikkelt en deelt kennis, en verkent de potentie van deelmobiliteit binnen de context van de ov-concessies. Wegbeheerders, grondeigenaren, vervoerders en marktpartijen voeren de 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 deelde we actief informatie met de MRDH-gemeenten. Er zijn individuele gesprekken gevoerd met gemeenten, en gezamenlijk met de gemeenten. Er is een enquête gehouden over de wensen voor deelmobiliteit. Dit heeft geleid tot de toepassing van landelijke richtlijnen door gemeenten. Ook heeft dit geleid tot het inzicht dat deelmobiliteit gemeentegrensoverschrijdend moet worden opgepakt.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Het verder vormgeven van de (kennis)makelaarsrol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.	■	Hubs / overstappunten: Door deelname aan XCARCITY onderzoekt de MRDH samen met TU Delft en de gemeenten Barendrecht en Rotterdam de ontwikkeling van hubs bij nieuwbouwlocaties. Mobility as a Service: Tijdens het MRA Smart Mobility Congres is samen met de Metropoolregio Amsterdam en het ministerie gebrainstormd over de toekomst van MaaS: hoe nu verder? Deelmobiliteit: Op initiatief van de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer is een gezamenlijk overleg gestart over het beleid voor deelmobiliteit. Daarbij is ook gesproken over nieuwbouwlocaties in relatie tot een regionale pilot voor een publiek deelfietsensysteem. In 2025 wordt dit verder uitgewerkt.
Verbinding leggen met landelijk programma Natuurlijk! Deelmobiliteit voor harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.	■	Samen met de gemeenten Delft, Den Haag en Rotterdam volgden we de ontwikkelingen rondom deelmobiliteit en participeerden we in werkgroepen over onder andere marktordening, data en gebruikersonderzoek. Er zijn veel kennisvragen bij gemeenten. Harmonisatie van regelgeving helpt om duidelijkheid te scheppen voor zowel gemeenten als leveranciers. Opgeleverde producten, zoals het rapport <i>Marktordening deelmobiliteit</i> en de <i>Landelijke monitor deelmobiliteit</i> , vormen input voor het beleid van de MRDH en de gemeenten.
Nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit voor de harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.	■	Met het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in juni 2024 is de actie rond de harmonisatie van vergunningen voor deelmobiliteit afgerond. Gemeenten binnen de MRDH hebben aangegeven de landelijke conceptverordening te zullen gebruiken bij het opstellen van eisen aan aanbieders van deelmobiliteit. Delft, Rotterdam en Den Haag passen deze al toe.

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Vier keer per jaar een regionaal overleg deelmobiliteit, MaaS en Hubs organiseren.	■	Periodiek organiseren we bijeenkomsten met gemeenten voor kennisdeling en om actuele ontwikkelingen rond Mobility as a Service, deelmobiliteit en hubs/overstappunten te bespreken.
Toewerken naar een nationale kennisbank deelmobiliteit.	■	Voor Deelmobiliteit is er een dashboard te vinden op: https://dashboarddeelmobiliteit.nl/ Vanuit het nationaal programma 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 tot doel heeft de bereikbaarheid in de regio te waarborgen tijdens de vele geplande infrastructurele beheer-, onderhouds- en aanlegprojecten in de komende decennia. Daarnaast zet Zuid-Holland Bereikbaar in op de mobiliteitstransitie, gericht op duurzame gedragsverandering. Dit doen we door maatregelen te treffen die deze transitie ondersteunen.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.	Met de verschillende aanpakken (gericht op gedrag, logistiek, en werkgevers) en in de verschillende gebieden (Haaglanden, Rotterdam en Zuid-Hollandse eilanden) geeft Zuid-Holland Bereikbaar invulling aan mobiliteitsmanagement dat gericht is op duurzame gedragsverandering van reizigers. De inzet is om de tijdelijke beheer- en onderhoudswerkzaamheden aan te grijpen om reizigers te stimuleren ook na afloop van deze werkzaamheden te blijven kiezen voor een duurzaam alternatief.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Zuid-Holland Bereikbaar opdracht geven om mobiliteitsmanagement in de regio nader uit te werken en uit te voeren.	●	Wij zijn samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, ProRail B.V., de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Den Haag en Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. opdrachtgever van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB). Dit gezamenlijke programma heeft als doel de bereikbaarheid in Zuid-Holland te waarborgen (beperken van hinder) en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering). ZHB is gestart met het opstellen van een ontwikkelagenda mobiliteitsmanagement. Deze agenda omvat onder meer de gedragsaanpak, werkgeversaanpak en logistieke aanpak. De MRDH levert in dit kader inhoudelijke kennis. In het jaarplan 2024 is voor de MRDH een aanvullend budget van € 177.126 opgenomen. Dit budget is bestemd voor de uitvoering van fietsprobeerpools. ZHB kon deze opdracht echter niet volledig in 2024 uitvoeren.
Samenwerken met de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar bij het realiseren van duurzame gedragsveranderingen, wat mede bijdraagt aan de klimaatdoelen.	■	In de samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, ProRail B.V., de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Den Haag en Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en Zuid-Holland Bereikbaar, zijn de accounthouders-, regiegroep- en stuurgroepoverleggen van belang. Een belangrijk resultaat uit 2024 is het jaarplan van Zuid-Holland Bereikbaar, dat is goedgekeurd door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. In dit plan staat welke activiteiten ZHB uitvoert op het gebied van onder andere duurzame gedragsverandering (mobiliteitsmanagement). Concreet werkt ZHB aan de verdere uitbouw van het werkgeversnetwerk en het uitvoeren van mobiliteitsscans bij werkgevers. Daarnaast heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in 2024 ook het jaarplan voor 2025 vastgesteld.

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Actief deelnemen aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement en Logistiek en de gebiedsteams in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.	●	We nemen deel aan drie gebiedstafels binnen de metropoolregio: Rotterdam en omgeving, Haaglanden inclusief Westland, de Zuid-Hollandse Eilanden en het havengebied. Samen met de gebiedspartners geven we invulling aan gebiedsgerichte aanpakken. Ook zijn we betrokken bij klankbordgroepen over de inzet van mobiliteitsmanagement en logistiek, waarin gezamenlijk wordt gewerkt. Daarnaast werken we gezamenlijk aan een ontwikkelagenda voor mobiliteitsmanagement (inclusief logistiek) als input voor het meerjarig werkplan 2026-2030. Zuid-Holland Bereikbaar heeft in 2024, mede door personele wisselingen, geen gebiedstafel 'Haaglanden inclusief Westland' georganiseerd. Deze actie staat daarom op oranje. Wel vonden enkele overleggen plaats met het voorbereidend kernteam, waarin we hebben meegedacht over de procesmatige en inhoudelijke invulling van de gebiedstafel. Inmiddels vervult de MRDH een stevigere rol in de gebiedsaanpakken, met als inzet het verbinden van partijen en het koppelen van beleid en uitvoering rondom de hoofdpogaven.

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

Via de ov-concessies en de daarbinnen afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen wij de ov-maatregelen op straatniveau invoeren. De MRDH verleent en beheert de concessies voor het openbaar vervoer (bus, tram en metro). We houden toezicht op de uitvoering en sturen op de uitvoeringskwaliteit en reizigerstevredenheid.

De vervoerders stellen jaarlijkse vervoerplannen op om verbeteringen aan het ov te realiseren en voeren deze uit. Conform de afspraken in de concessies doen zij hiervoor voorstellen. Gemeenten adviseren vanuit hun lokale perspectief over de vervoerplannen.

De besluiten over de (randvoorwaarden voor de) concessies worden genomen in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Vervolgens wordt een gedragen vervoerplan na consultatie van gemeenten en consumentenorganisaties goedgekeurd.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Een verbeterd ov-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijker wordt voor de reiziger om het ov te gebruiken en een ov-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.	De vervoerders hebben de vervoerkundige voorstellen uitgevoerd waarover de gemeenten tijdens de herijkingsmomenten ov en Corona. Daarbij zijn vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar afgestemd, met de kanttekening dat personeelsproblemen hebben geleid tot een lager aanbod dan contractueel met de MRDH was afgesproken. Om capaciteitsknelpunten tijdens de spits op enkele ritten van lijn 43, 44 en 45 op te lossen heeft EBS geleend materieel ingezet. We gaven subsidie aan de gemeente Rotterdam voor het project HOV Maastunnel. Hierdoor kon de RET in april 2024 starten met de vernieuwde, hoogwaardige buslijn 44. Daarnaast heeft de RET in 2024 de bereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport verbeterd. Buslijn 33 rijdt in het weekeinde weer elk kwartier tussen het metrostation Meijersplein/Airport en Rotterdam centraal met uitzondering van zondagochtend. Daarmee verdubbelde de frequentie naar en van het vliegveld. Ook zijn enkele ritten aan het begin en einde van de dag, die voorheen begonnen of eindigden bij de luchthaven, verlengd tot metrostation Meijersplein/Airport. Doordat de personeelstekorten afnamen, kon HTM in de dienstregeling stapsgewijs verbeteren richting de beoogde situatie. In 2024 onderzochten HTM, Zoetermeer en MRDH de vervoerontwikkeling op de Krakeling Zoetermeer (lijn 3). Daarbij zijn oplossingsrichtingen in beeld gebracht om de vervoerwaarde in balans te brengen met de ingezette middelen.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Het vergroten van de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt.	●	In 2024 hebben we gemonitord of het noodzakelijk was om de vervoercapaciteit te vergroten. Op basis van de vervoerkundige voorstellen was het in dat jaar nog niet nodig om de capaciteit structureel uit te breiden. Wel werkte de MRDH in 2024, samen met de gemeente Den Haag en HTM (INTHR) en met de gemeente Rotterdam en RET (Metronet/Gekoppeld Rijden), aan projecten om de vervoercapaciteit op termijn te vergroten. De keervoorziening bij Pijnacker Zuid is in 2024 opgeleverd. Daarmee is een frequentieverdubbeling in de spits op metrolijn E tussen Pijnacker Zuid en Rotterdam technisch mogelijk geworden. Door een tekort aan personeel en materieel bij RET is deze frequentieverhoging in 2024 nog niet ingevoerd. De MRDH startte in 2024 met het opstellen van de mobiliteitsvisie. Deze activiteit heeft daarin een plek gekregen onder het thema 'publieke mobiliteit'.
Voortzetten van de samenwerking tussen vervoerders en MRDH in de InnOVatieroute met praktische innovatie voor reizigers.	■	In 2024 werkten we samen met RET, HTM en EBS in de InnOVatieroute. Binnen dit traject is ingezet op het uitdagen van startups om met innovatieve oplossingen en concrete pilots te komen die het openbaar vervoer verbeteren. In dit kader organiseerden we een Matchmakingsdag. Voorbeelden van initiatieven zijn apps om de reizigersbeleving te meten, het verbeteren van de beleving op tramhaltes, en het werven van buschauffeurs onder statushouders. Ook zijn pictogram-seinen voor de tram getest. Met HTM, RET en EBS zijn we in 2024 een vervolg van de InnOVatieroute overeengekomen voor de periode 2025–2027.

2.1.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

De 21 gemeenten werken samen aan het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk, inclusief de knooppunten van verschillende vervoerssystemen. Het doel is dat meer mensen gebruikmaken van het netwerk en dit hoger waarderen. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van de metropoolregio vanuit kwalitatief oogpunt en benutten we het bestaande netwerk efficiënter.

Een robuust, betrouwbaar, veilig en samenhangend netwerk in de metropoolregio is en blijft noodzakelijk. Dit geldt in het bijzonder voor de Mainport en Greenport. Het vrachtverkeer maakt immers gebruik van hetzelfde autonetwerk. De komende decennia staan in het teken van grootschalige beheer- en onderhoudswerkzaamheden aan de infrastructuur. Deze zijn nodig om de kwaliteit van het huidige netwerk op peil te houden, maar zorgen tegelijkertijd voor structurele (en vaak forse) hinder door 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 stimuleren (zie ook opdracht 3).



Vernieuwd ov-knooppunt Spijkenisse

Op 12 september 2024 is het vernieuwde busstation bij Spijkenisse Centrum feestelijk geopend. Dit regionale ov-knooppunt op Voorne-Putten is met 760 bussenritten per dag essentieel voor reizigers richting Rotterdam en omgeving. Dankzij een bijdrage van € 10 miljoen van de MRDH zijn er toegankelijke halteperons, een inpandige fietsenstalling en een heringerichte P+R gerealiseerd.

Ook het metrostation wordt aangepakt, met een bijdrage van € 7 miljoen van de MRDH aan RET. Het project is onderdeel van het Verbeterprogramma Ketenmobiliteit, waarmee de MRDH en gemeenten investeren in ov-knooppunten die laag scoren op bereikbaarheid, kwaliteit en veiligheid. De upgrade maakt reizen via Spijkenisse aantrekkelijker, een station dat een op- én overstappunt is voor veel reizigers. Het draagt bij aan betere bereikbaarheid én duurzame mobiliteit in de regio.

Regionaal basisnetwerk fiets

Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km aan fietspaden. Op basis van dit netwerk kunnen gemeenten in de komende jaren subsidie aanvragen tot maximaal 50% voor het verbeteren van fietspaden die deel uitmaken van dit netwerk. Daarbij wordt de koppeling gelegd met het programma Verkeersveiligheid, met verbeteringen die bijdragen aan zowel de kwaliteit als de veiligheid van de fietspaden.

De MRDH verstrekt subsidie voor deze verbeteringen op basis van gezamenlijk afgesproken inhoudelijke randvoorwaarden en treedt daarnaast op als kennismakelaar. De uitvoering van de verbeteringen ligt bij de wegbeheerders.

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, inclusief verkeersveilige inrichting.	Met het verlenen van 23 subsidies aan verschillende wegbeheerders in 2024 is een deel van de regionale fietspaden kwalitatief verbeterd.
Vaststellen van een regionale fietsagenda en een daaruit voortvloeiende uitvoeringsagenda.	De MRDH heeft geen regionale fietsagenda en uitvoeringsagenda opgesteld, om de volgende redenen: • er zijn geen extra middelen vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor de uitvoering van fietsmaatregelen. Het opstellen van een aanvullende fietsagenda naast het reeds bestaande regionale fietsbeleid biedt daarom geen toegevoegde waarde; • veel gemeenten beschikken over beperkte capaciteit om, naast de lopende fietsprojecten, nieuwe projecten in voorbereiding te nemen.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
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 de uitbreiding van het regionale fietsnetwerk door het verstrekken van subsidies en het geven van advies aan wegbeheerders voor het realiseren van de ontbrekende schakels in het in 2023 vastgestelde basisnetwerk fiets en de Metropolitane Fietsroutes.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

We werken aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers vanuit de aanpak ‘Maak een punt van Nul’. De vastgestelde verkeersveiligheidsagenda geeft inzicht in de risico’s op het gebied van infrastructuur, risicogedrag en risicogroepen in het verkeer. Op basis van dit inzicht is bepaald waarop de komende jaren wordt ingezet.

De MRDH ondersteunt individuele gemeenten met kennis, accountmanagement en financiële middelen om gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen uit te voeren. Daarnaast is de MRDH gesprekspartner van het Rijk over het nationale verkeersveiligheidsbeleid en de inzet van rijksbrede kaders en (financiële) middelen.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Circa 160 projecten gerealiseerd voor de verbetering van verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.	In 2024 zijn door wegbeheerders 49 subsidieaanmeldingen ingediend in de categorie Verkeersveiligheid. Dit aantal ligt in lijn met de doelstelling van 160 projecten in vier jaar. Omdat een aanmelding vaak betrekking heeft op meerdere locaties of meerdere campagnes, komt het totaal aantal maatregelen uit op 215. De verdeling is als volgt: er zijn 140 aanvragen gedaan voor infrastructurele maatregelen en 75 aanvragen betroffen verkeersveiligheidsmaatregelen gericht op communicatie en/of voorlichting om het gedrag van weggebruikers te veranderen. Alle MRDH-gemeenten hebben één of meerdere projecten op het gebied van infrastructuur of gedrag aangemeld binnen de categorie Verkeersveiligheid.
Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.	Het programmanagement richt zich op het informeren en activeren van scholen om deel te nemen aan het programma SCHOOL op SEEF. Het aandeel deelnemende scholen aan SCHOOL op SEEF is in 2024 gelijk gebleven op 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs-scholen aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.	Het aantal deelnemende scholen aan TotallyTraffic is in 2024 gestegen naar 102 scholen (42%), mede dankzij de actieve werving door de accountmanager TotallyTraffic.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.	■	Het programmamanagement van het Regionale Programma Gedragsbeïnvloeding 2022–2025 heeft geleid tot een grotere inzet van gemeenten op verkeerseducatieprojecten en campagnes. In 2024 waren 16 gemeenten actief, tegenover 6 in 2023. De actieve gemeenten breidden hun activiteiten uit. Een voorbeeld van gezamenlijke afstemming is de samenwerking tussen de gemeenten Voorne aan Zee, Nissewaard en het Waterschap Hollandse Delta voor gezamenlijke campagnes op het traject Voorne-Putten.
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico-gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.	■	Gemeenten hebben tools zoals de VIA-ongevallenstatistiek en MoviMaps-snelheden tot hun beschikking om verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen, uit te voeren en te monitoren. Daarnaast ondersteunt de MRDH hen via programma-management bij de uitvoering van projecten gericht op verkeersveilig gedrag. Ook leverden we input op concept-beleidsplannen van gemeenten om verkeersveiligheid hierin voldoende te verankeren. In 2024 organiseerde de MRDH vijf goed bezochte (thema)bijeenkomsten over verkeersveiligheid. Daarnaast is zes keer de nieuwsbrief Verkeersveiligheid verspreid.
Periodieke terugkoppeling van de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.	■	Op 23 oktober informeerden we de bestuurscommissie over de ontwikkeling van de ongevalscijfers in de metropoolregio. Aanvullend ontvingen ambtenaren een interactieve viewer waarmee zij per gemeente inzicht kregen in het aantal verkeersslachtoffers en de ontwikkelingen in de periode 2021–2023.
Afronden van de pilots optimalisering Verkeershandhaving.	■	De pilots in Westland en Pijnacker-Nootdorp zijn afgerond en leidden tot meer interne afstemming en betere samenwerking in de uitvoering van activiteiten. De optimalisatie van de verkeerhandhaving versterkte de kennisdeling en de integrale uitvoering van verkeersveiligheidsacties door de Regionale Verkeershandhavingsteams, de basisteams van de politie en de gemeenten. De MRDH participeerde in de landelijke werkgroep Propositie Verkeershandhaving. In reactie op de propositie van de G4 over extra handhavingsmogelijkheden voor gemeenten, wordt gezocht naar nieuwe of aanvullende inzet op verkeershandhaving.
Monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.	■	De MRDH monitorde de regionale streefwaarden uit de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Hieruit blijkt dat de streefwaarden nog niet worden behaald. In samenwerking met gemeenten onderzoeken we de oorzaken en formuleren we in 2025 een voorstel om alsnog de doelen te realiseren.
Met partners ontwikkelen en uitvoeren van meer gedragscampagnes onder meer gericht op jongeren en risicogedragingen.	■	In 2024 voerde het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) het programma #impact uit, gericht op jonge bestuurders. De campagne “#impact, veilig verkeer begint bij jou” is gericht op het hoge aantal ongevallen onder jongeren van 16 tot en met 24 jaar. De campagne ‘Houd rekening met elkaar’ is in samenwerking met het ROV-ZH ontwikkeld. De gemeenten Rijswijk, Westland en Capelle aan den IJssel voerden de campagne uit. De regionale aftrap volgt in het eerste kwartaal van 2025.

Autonetwerk en verkeersmanagement

Met het oog op optimalisatie van het bestaande wegennetwerk adviseren wij wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen. Daarbij zoeken we actief naar aanvullende kansen, zoals het verbeteren van fietsverbindingen, en mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan duurzame gedragsverandering.

Bij doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer wordt samen met wegbeheerders gekeken waar bus en tram sneller en efficiënter kunnen rijden. Daarnaast geven we opdracht aan Zuid-Holland Bereikbaar voor het uitvoeren van verkeersmanagement, zoals monitoring en informatievoorziening bij incidenten, en voor de afstemming van programmering van beheer- en onderhoudsprojecten.

De MRDH treedt op als adviseur van wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen en is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar. De gemeenten, de provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van infrastructurele projecten en stemmen de werkzaamheden af met Zuid-Holland Bereikbaar als verbindende schakel.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiëring voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.	We adviseerden bij diverse wegenprojecten en studies, zoals de N209 in Lansingerland en de A20 bij de Coldenhovenlaan. Samen met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten stelden we een mitigerend maatregelpakket op voor het gepauzeerde project A4 Haaglanden–N14. In het BO MIRT 2024 heeft het Rijk dit maatregelpakket deels gehonoreerd en hiervoor € 16 miljoen (inclusief btw) beschikbaar gesteld.
Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en afstemming multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg georganiseerd.	Door afstemming van wegwerkzaamheden tussen wegbeheerders worden conflicten voorkomen. Een conflict doet zich voor wanneer een mobilist op een omleidingsroute opnieuw in wegwerkzaamheden terechtkomt. Ook is succesvol opgeschaald bij wegwerkzaamheden die dreigden mis te gaan, zoals bij de Spijkenissebrug. Dit heeft geleid tot extra maatregelen om de hinder te beperken. Kortom: hinder wordt waar mogelijk voorkomen of verminderd.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Uitvoeren van een knelpuntenanalyse op het 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.	■	Begin 2024 hebben we de knelpuntenanalyse van het metropolitaan wegennet over het jaar 2023 opgeleverd en gedeeld met de diverse wegbeheerders.
Overzicht hebben van de betrouwbaarheid en reistijd op het wegennetwerk.	■	Deze analyse geeft inzicht in de betrouwbaarheid en reistijd op het metropolitaan wegennet. In vergelijking met de vorige knelpuntenanalyse uit 2019 zijn er meer knelpunten bijgekomen (verminderde doorstroming en betrouwbaarheid).
Nader inzicht in oorzaak en mogelijke maatregelen op wegen die niet voldoen aan de netwerkeisen.	●	Op veel van deze knelpunten worden inmiddels maatregelen uitgevoerd of lopen er studies. Een gedetailleerd overzicht van structurele knelpunten waarvoor nog geen maatregelen of studies zijn, is er nog niet. Dit overzicht stellen we in het 1 ^e kwartaal van 2025 op en bespreken we met de wegbeheerders.
Adviseren bij infrastructurele ingrepen.	■	We adviseerden bij diverse wegenprojecten en studies, zoals de N209 in Lansingerland en de A20 bij de Coldenhovenlaan. Samen met de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten stelden we een mitigerend maatregelenpakket op voor het gepauzeerde project A4 Haaglanden–N14. In het BO MIRT 2024 heeft het Rijk dit pakket deels gehonoreerd en € 16 miljoen (inclusief btw) beschikbaar gesteld.
Actief deelnemen aan de werkgroep Programmering en Verkeersmanagement van Zuid-Holland Bereikbaar.	■	Vier keer per jaar stemmen wegbeheerders in drie overleggen de wegwerkzaamheden op elkaar af. Daarbij constateren we dat de afstemming in sommige gevallen nog niet optimaal verloopt en dat te laat wordt opgeschaald. Sommige infrabeheerders melden conflicterende plannen pas laat.
Het beheren van het verkeersmodel, zodanig dat het verkeersmodel actueel en beschikbaar is om te gebruiken voor de MRDH en gemeenten.	■	Het verkeersmodel (V-MRDH 3.0) kreeg een update met nieuwe tussenjaren ten behoeve van milieudoelinden (V-MRDH 3.0.2). We leverden modelgegevens aan gemeenten voor diverse studies en bestemmingsplannen en boden ondersteuning bij inhoudelijke vragen over het verkeersmodel. Eind 2024 is besloten het verkeersmodel te vernieuwen naar versie 4.0 (V-MRDH 4.0).

Programma Knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) werken samen aan een kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. Gezamenlijk is onderzocht en bepaald welke knooppunten worden aangepakt.

De MRDH ondersteunt vervolgens, samen met de betrokken partijen, bij het uitwerken van de opgave, het verkennen van de raakvlakken tussen modaliteiten en de ruimtelijke omgeving (zoals verstedelijking), en het formuleren van oplossingsrichtingen. Ook ondersteunt de MRDH gemeenten en andere partijen bij 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 deze verbetering.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
In 2026 zijn circa 18 ov-knooppunten verbeterd. Op de planning staan de volgende locaties: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijk, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.	De activiteiten in 2024 zorgen ervoor dat een aantal knooppunten in 2026 door gemeenten wordt verbeterd. Voor sommige knooppunten is meer tijd nodig. Dat neemt niet weg dat er in 2024 al stappen zijn gezet richting verbetering, zoals het opstellen van startnotities en handelingsperspectieven, en het voorbereiden van subsidieaanvragen door gemeenten. Voor vier knooppunten zijn aanmeldingen gedaan voor opname in het IPVa Kleine Projecten 2025.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Het opstellen en laten vaststellen van verschillende startnotities.	■	In 2024 hebben we, samen met de RET en de gemeente Capelle aan den IJssel, de startnotitie voor knooppunt De Terp vastgesteld. Daarnaast is gewerkt aan startnotities voor de knooppunten Schollevaar (Capelle aan den IJssel), De Uithof (Den Haag), Rijnhaven (Rotterdam) en Maassluis Centrum. Voor vier knooppunten hebben gemeenten een aanmelding gedaan voor opname in het IPVa Kleine Projecten 2025.
De rol van kennismakelaar vervullen.	■	We hebben onze rol als kennismakelaar vervuld via bilaterale contacten met gemeenten en vervoerders, en door de resultaten van het jaarlijkse onderzoek naar P+R en fietsparkeren te delen. Deze resultaten zijn gedeeld met gemeenten en via het MRDH Journaal. Uit de onderzoeken blijkt bijvoorbeeld dat een fietsenstalling of 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).	■	We namen in 2024 deel aan diverse werkgroepen rondom de knooppunten Den Haag Laan van NOI (MIRT-verkenning), Rotterdam Lombardijen en Schiedam Vijfsluizen. In deze werkgroepen werken we samen met alle belanghebbenden aan een gezamenlijke opgave voor deze knooppunten.
Zorgdragen voor een goede afstemming met beleidsontwikkeling op het gebied van fiets, waaronder actualisatie basisnet fiets.	■	We stemmen continu af tussen het fietsbeleid en het beleid op het gebied van ketenmobiliteit, om wederzijdse afstemming te waarborgen en tegenstrijdige activiteiten te voorkomen.

Ov-concessies, onderdeel assets

Binnen de railconcessies van HTM en RET maken wij afspraken over het beheer en onderhoud van de volledige portefeuille, met het oog op een financieel langetermijnperspectief. Daarnaast maken we afspraken over de raakvlakken met lopen, fietsen, deelmobiliteit, vervoer over water, de kwaliteit van de buitenruimte en verkeersveiligheid.

We faciliteren verbeteringen aan het ov-netwerk door de komende jaren extra remisecapaciteit toe te voegen, zowel in Den Haag als in Rotterdam en omstreken, voor metro en tram. Dit gebeurt onder meer op de locaties GAVI (Den Haag), 's-Gravenweg en Waalhaven-Zuid (Rotterdam).

De MRDH is concessieverlener van het regionale openbaar vervoer en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (inclusief remises), op basis van de kaders die zijn vastgesteld in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

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 HTM en RET verlopen volgens plan en worden jaarlijks geactualiseerd. Waar nodig wordt bijgestuurd in de prioritering voor de opvolgende jaren. Door een tekort aan organisatiecapaciteit lukt het RET niet altijd om alle geplande werkzaamheden uit te voeren. Hierdoor schuiven sommige werkzaamheden door naar een latere periode. Wij monitoren hierbij 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 op locatie Scheveningen, in verband met de komst van nieuwe voertuigen bij de HTM, zijn in 2024 in uitvoering genomen.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Het actualiseren van de beheervisie van de MRDH.	●	In de zomer van 2024 zijn we 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 zorgvuldig te bepalen. De verwachting is dat deze medio 2025 wordt vastgesteld in de BcVa.
Het beoordelen van het beheerplan Rail assets (vloot en infrastructuur) van de MRDH.	■	De MRDH heeft de beheerplannen voor railassets (vloot en infrastructuur) van RET en HTM beoordeeld en een subsidiebeschikking voor 2024 afgegeven. In beide gevallen is de oorspronkelijk aangevraagde subsidie niet volledig toegekend. De toegekende bedragen zijn afgestemd op de in de concessie afgesproken beschikbare middelen en de beheeropgave.
Eerste stallingsmogelijkheden in verbouwde remise Harstenhoekplein mogelijk, totaal gereed in 2025.	●	De uitvoering heeft enige vertraging opgelopen. De verwachting is nu dat het totaal in 2025 wordt afgerond.
Doorlopen planologische procedures remise GAVI-terrein.	●	De planologische procedure voor de realisatie van remise Guldenpad is door de gemeente Den Haag in gang gezet en loopt 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	-	900.000	900.000	-
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	-	6.000.000	7.647.038	2.000.000
Gerealiseerd resultaat	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 zijn als volgt te verklaren:

- 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. De voorbereidingsfase richting de aanbesteding duurde langer dan voorzien, vanwege de noodzaak om extra ontwikkelscenario's te beschouwen. Voor de tussentijdse update van het huidige model (V-MRDH 3.2) moest eerst aanvullend onderzoek naar ov-modellering worden uitgevoerd. Daardoor kon deze update in 2024 niet worden afgerond. Deze vindt nu plaats in 2025, mogelijk in combinatie met de ontwikkeling van V-MRDH 4.0.
- de verrekenbare btw in het kader van de samenwerkingsovereenkomst met de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) bedroeg € 0,1 miljoen. Dit bedrag was afhankelijk van de daadwerkelijk gemaakte btw binnen het samenwerkingsverband en wordt doorgeschoven naar de partners. Deze teruggaaf was niet voorzien in de begroting.
- in de begroting was een post onvoorzien opgenomen van € 0,1 miljoen. Deze bleek uiteindelijk niet nodig.

De grootste bestedingen in 2024 waren:

- een bijdrage aan het exploitatiebudget in het kader van de samenwerkingsovereenkomst Zuid-Holland Bereikbaar: € 0,8 miljoen (MRDH) en € 2,45 miljoen (rijksbijdrage via BDU);
- een bijdrage van € 0,8 miljoen op het gebied van verkeersveiligheid aan de uitvoeringsorganisatie ROV Zuid-Holland;
- een jaarbijdrage en aanvullende opdrachten op basis van de samenwerkingsovereenkomst NDW: € 0,6 miljoen;
- kosten voor het ontwikkelen en beheren van het verkeersmodel MRDH 3.0: € 0,2 miljoen;
- 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 volledig besteed zoals was gepland. De lagere lasten van € 0,3 miljoen zijn ontstaan door 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 de onderstaande tabel zijn de concessies en de overige kosten weergegeven, met de begrote cijfers en de gerealiseerde bedragen. De verschillen worden onder de tabel nader toegelicht.

Omschrijving concessies	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil
Ov Railconcessie Rotterdam	247.892.355	202.434.804	45.457.551
Ov Railconcessie Haaglnaden	170.509.976	167.278.907	3.231.069
Ov Busconcessie Rotterdam e.o.	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	5.644.654
<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	63.677.52

Algemeen

Bij de concessieafspraken is overeengekomen dat vrijval binnen een jaar bij de railconcessies (onderdeel assets) beschikbaar blijft voor de betreffende concessie. Dit geldt ook voor vrijval uit aanvullende verleningen ten behoeve van een nulresultaat, omdat deze verleningen zijn gebaseerd op door de vervoerders zelf gerealiseerde bezuinigingen. Daarnaast hebben vervoerders, met uitzondering van de kapitaallasten van voertuigen, de vrijheid om binnen het totaalbudget van de assetssubsidies te schuiven.

Ov Railconcessie Rotterdam

Het verschil van € 45,5 miljoen aan lagere kosten is als volgt te verklaren:

- De verwachte exploitatiekosten zijn € 11,8 miljoen lager ten opzichte van de verleende subsidie op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder. Dit komt voornamelijk door € 6,8 miljoen lagere uitgaven aan sociale veiligheid en € 5 miljoen door minder gereden tramkilometers als gevolg van personeelstekort en hoog ziekteverzuim.
- Binnen de assets zijn de verwachte lasten € 18,4 miljoen lager ten opzichte van de verleende subsidie op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder. Dit komt vooral door vertraging in het opstarten en uitvoeren van vervangingsonderhoud infrastructuur en capaciteitstekorten. Dit leidt tot uitstel van lasten, maar niet tot verlaging van het meerjarige assetbudget.
- De lagere vaststelling van de subsidieverlening over 2023 resulteerde in € 6,8 miljoen aan lagere lasten. Dit komt vooral, eveneens 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.
- Een reservering van € 3 miljoen uit eerdere vaststellingen binnen assets is niet ingezet.
- In 2024 is geen aanspraak gemaakt op het vangnet voor tegenvallende reizigersgroei, wat € 3,3 miljoen aan lasten scheelt. Deze middelen blijven beschikbaar tot de eindafrekening in 2026, dus is er geen sprake van vrijval.
- Er is geen bonus uitgekeerd in 2024, wat leidt tot € 2 miljoen vrijval.
- Het resterende verschil van € 0,2 miljoen is het gevolg van diverse kleinere mutaties.

Ov Railconcessie Haaglanden

Het verschil van € 3,2 miljoen aan lagere kosten is als volgt te verklaren:

- De subsidie voor de Transitievergoeding Openbaar Vervoer 2023 valt naar verwachting € 3,3 miljoen lager uit dan begroot voor de Railconcessie, omdat deze kosten al in 2023 zijn geboekt. Dit is vastgesteld op basis van verantwoordingsinformatie van de HTM. Dit leidt tot lagere lasten in 2024.
- Geen bonusuitkering in 2024 leidde tot € 1,4 miljoen vrijval.
- Kosten voor dagelijks beheer en onderhoud voor onder andere haltebeheer zijn deels doorbelast aan de abriconcessie (€ 2 miljoen) en aan de gemeente Den Haag (€ 1,1 miljoen).
- De verwachte lasten voor 2024 op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder stijgen met € 3,9 miljoen door hogere kosten voor railvoertuigonderhoud. Dit betreft een verschuiving binnen het assetbudget.
- Voor de zes extra TINA-trams in € 0,9 miljoen extra uitgegeven. Dit leidt tot hogere lasten in 2024, maar het totale budget blijft ongewijzigd.
- Het resterende verschil van € 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 stijging van lasten is het gevolg van twee aanvullende subsidies (€ 0,2 miljoen) en de toepassing van definitieve indexcijfers, wat eveneens leidt tot een toename van € 0,2 miljoen.

Ov Busconcessie Haaglanden Streek

Op basis van de vaststelling van 2023 vallen de lasten € 1,5 miljoen lager uit; deze correctie is verwerkt in 2024. Daarnaast ontving 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, wat resulteerde in € 0,4 miljoen lagere lasten.

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 lagere lasten zijn het gevolg van een verrekening met EBS voor meer- en minderwerk in 2023 en 2024.

Parkshuttle

De hogere lasten in 2024 zijn het gevolg van een hogere vaststelling 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

De MRDH betaalde in 2024 net als andere partijen € 0,1 miljoen aan beheerkosten voor de Regiotaxi; deze kosten waren bij het opstellen van de begroting nog niet bekend. Daarnaast hebben gemeenten in 2024 € 0,1 miljoen meer aan maatwerkvervoer ingekocht dan begroot.

Overige kosten

De lagere lasten worden vooral veroorzaakt doordat voor het instandhoudingsdeel van de Bikker-gelden in 2024 nog € 9 miljoen was gereserveerd, maar deze uiteindelijk niet meer in 2024 zijn ingevuld. De lasten voor stimuleringsmaatregelen

uit het transitieprogramma zijn € 0,9 miljoen hoger dan begroot. Het gaat hier om een budgetneutrale verschuiving tussen lasten over de jaren heen binnen het programma. Het resterende verschil komt door diverse kleinere mutaties.

Lasten subtotaal exploitatie Beheer en Onderhoud Infra

(verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024: € 0,4 miljoen nadelig)

De hogere lasten zijn het gevolg van een hogere afrekening voor deabri-concessie: de werkelijke kosten in 2024 lagen € 0,5 miljoen boven begroting. Daartegenover stonden € 0,1 miljoen lagere lasten voor assets in eigen beheer.

Apparaatslasten

De directe salariskosten waren € 0,6 miljoen lager dan begroot. Dit komt door lagere inschalingen dan verwacht en het niet volledig invullen van de vacatures binnen de afdeling. Door de krapte op de arbeidsmarkt duurt het invullen van vacatures langer dan voorzien.

Financiering

De rentelasten hebben betrekking op leningen die de MRDH heeft aangetrokken voor investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur. Deze leningen worden doorgeleend aan de regionale ov-bedrijven.

Baten

Marktconformiteitsopslag/Risico-opslag

De marktconformiteitsopslag bedroeg in 2024 € 6,9 miljoen. Deze opslag bestaat uit een aantal basispunten op het rentepercentage van leningen die de MRDH verstrekt aan de regionale ov-bedrijven. Van dit bedrag is € 6,0 miljoen toegevoegd aan de risicoreserve financieringen, waarmee de ondergrens van € 36 miljoen voor 2024 is bereikt. De resterende € 0,9 miljoen is als baat ingezet binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Rente

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

Overige inkomsten

(Verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting: € 19,6 miljoen nadelig)

De afwijking wordt voornamelijk veroorzaakt doordat € 18,5 miljoen van de ontvangen vanuit het instandhoudingsgedeelte van de Bikker-gelden niet is besteed. Deze middelen blijven beschikbaar en zullen naar verwachting grotendeels in 2025 worden ingezet. Daarnaast is de verwachte bijdrage van het Rijk € 3,6 miljoen lager als gevolg van lagere vaststellingen van de TVOV. Deze baten zijn al in 2023 verantwoord, waardoor deze correctie een nadelig effect heeft in 2024. Tegenover deze nadelen staan hogere rentebaten op de rekening-courant (€ 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) en diverse kleinere meevallers ter waarde van € 0,8 miljoen, waaronder niet-begrote inkomsten voor de weekendmetro en Regiotaxi via gemeenten.

Risicoreserve financiering

Dit betreft het aan 2024 toe te rekenen deel van de marktconformiteitsopslag over de verstrekte leningen aan HTM, RET en EBS. Hiervoor is € 6 miljoen toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie voor meer informatie de paragrafen *Financiering en treasury* (paragraaf 3.3) en *Weerstandsvermogen en risicobeheersing* (paragraaf 3.1).

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer is ingericht op basis van de opdrachten uit de Strategische Agenda om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Binnen dit programma staan de volgende drie opdrachten centraal:

- **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 de tabel met gebruik van de kleuren:

- **Blauw:** project loopt volgens begroting
- **Oranje:** project loopt niet volgens begroting



Verbeteringen ov-netwerk

In 2024 is het ov-netwerk in de metropoolregio sterk verbeterd. Zo rijdt buslijn 44 sinds april van dat jaar via een snellere route tussen Rotterdam Centraal en Zuidplein, grotendeels over een vrije baan door de Maastunnel. De volledig elektrische bus verbindt onder meer het Erasmus MC en de Hogeschool Rotterdam met de zuidkant van de stad en ontlast het drukke metroknooppunt Beurs.

Ook Voorne-Putten en Rozenburg kregen een betere ov-verbinding. Twee nieuwe buslijnen rijden nu over de in december 2024 geopende Rijksweg A24, de Blankenburgverbinding. Reizigers zijn nu sneller in Schiedam en Rotterdam. Vanaf Schiedam kunnen zij eenvoudig overstappen op de metro naar Rotterdam en Den Haag. De MRDH speelde een centrale rol in de inpassing van de A24 en deed tegelijkertijd investeringen in natuur en recreatie via het programma Nieuw Waterland. Dankzij deze infrastructuur-vernieuwingen is de regio beter bereikbaar én duurzamer verbonden.

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

In het programma MoVe werken regionale partners – de provincie Zuid-Holland (PZH), de gemeenten Rotterdam en Den Haag en de MRDH – samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK).

Doel is om verstedelijking en mobiliteit integraal aan te pakken.

Samen met Rijk en regio bepalen we welke investeringen op de (middel)lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid van de regio te borgen. De MRDH levert hier ook een financiële bijdrage aan.

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 wordt gewerkt, 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) is gewerkt aan de verkenning van twee routes: Delft-Westland en Den Haag HS-Westland. De derde route is getemporeerd: Den Haag CS-Westland.
Schaalsprong Metropolaan ov en Verstedelijking (MOVV): Metronet vaker en sneller rijden.	Diverse studies naar nieuwe metrovoertuigen, de renovatie van de Waalhavenremise en de omgeving van metrolijn C en E zijn gestart. Deze studies moeten in 2025 leiden tot een realisatiebesluit.
Schaalsprong Metropolaan ov en Verstedelijking (MOVV): 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail.	Voor het gekoppeld rijden is een inpassingsvisie voor de haltes opgesteld, als voorbereiding op de besluitvorming binnen de gemeente Den Haag in 2025.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Viersporigheid Emplacement: Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland invulling geven aan de rol van opdrachtgever. Op basis van voortgangsrapportages plantoetsing om te waarborgen dat de middelen van de MRDH doelmatig worden besteed.	■	De 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, inzet van financiële middelen en risico's. Door capaciteitsproblemen bij de uitvoering zijn de werkzaamheden vertraagd. De afronding is voorzien in 2025; de financiële afronding volgt 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 is besloten om de fietsonderdoorgang bij de Trekvljetbrug te realiseren. Dit gebeurt in samenwerking met Leidschendam-Voorburg, Den Haag, het Rijk en de MRDH. De kruising Binckhorstlaan – Zonweg is aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook zijn aanvullende maatregelen verder uitgewerkt. De samenwerking wordt naar verwachting voortgezet na 2024.
Fietsmaatregelen Westland: De wegbeheerders starten met de planuitwerking voor de drie Metropolitane Fietsroutes. Op basis van subsidieaanvragen van de wegbeheerders verlenen wij subsidies voor deze trajecten.	●	- Voor de route Westland – Delft is de planuitwerking door de gemeenten Westland, Midden-Delfland en Delft nog niet gestart omdat wegbeheerders het voorkeurs tracé ter hoogte van de Buitenwatersloot (grensgebied gemeente Midden-Delfland en Delft) heroverwegen. - Voor de route Den Haag HS – Westland treffen gemeenten Den Haag, Westland en de MRDH voorbereidingen voor het tekenen van een samenwerkingsovereenkomst (SOK). Door capaciteitsgebrek bij gemeente Westland lag het project tijdelijk stil. De intentie is om de SOK in 2^e kwartaal 2025 te tekenen. - De verkenning van de route Den Haag CS – Westland is in overleg met betrokken partijen getemporeerd vanwege complexe inpassingsvraagstukken. Subsidies zijn hiervoor niet verleend.
Een realisatiebesluit nemen voor het project MOVV Metronet.	●	In 2024 is de scope van het project Metronet uitgebreid. Naast de frequentieverhoging zijn ook de vervanging van metrovoertuigen en renovatie van de remise Waalhaven opgenomen. De MRDH en het ministerie van IenW hebben in samenwerking met het project Gekoppeld Rijden RandstadRail een overeenkomst gesloten waarin € 550 miljoen beschikbaar wordt gesteld. Een realisatiebesluit voor de frequentieverhoging volgt naar verwachting in 2025.
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: opstarten Definitief Ontwerp perron verlenging gekoppeld rijden lijn 4 (fase 1).	●	De gemeente Den Haag, HTM en MRDH hebben in 2024 gewerkt aan een inpassingsvisie voor de tramhaltes in Den Haag. Dit naar aanleiding van zorgen over verlenging van de haltes. Na een positief besluit van de gemeente Den Haag start in het 3 ^e kwartaal 2025 de verdere uitwerking, inclusief participatie.
MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail: uitvoeren verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel.	●	HTM, RET en de MRDH zijn gestart met een verkenning naar een nieuw spoorbeveiligingssysteem op het Samenloopdeel (waar tram en metro gebruik maken van één systeem). De verkenning wordt in twee stappen uitgevoerd: eerst worden kansrijke oplossingen onderzocht, waarna in 2025 een voorkeursvariant wordt gekozen. HTM, Zoetermeer en MRDH onderzochten de toekomstvastheid van de Krakeling in Zoetermeer als input voor latere keuzes binnen de vervangingsopgave spoorbeveiliging. Dit traject loopt door in 2025.
Beoordelen van aanmeldingen voor het IPVa 2025 Kleine projecten in het kader van de Woningbouw versnellingsmaatregelen.	■	In 2024 hebben gemeenten geen projecten aangemeld voor opname in het IPVa 2025 'Kleine projecten' binnen het kader van woningbouwversnellingsmaatregelen. Voor de Gelatinebrug (woningbouwlocatie Schieoevers-Noord) is met Delft een MFR-maatwerkafpraak opgesteld, die in februari 2025 wordt voorgelegd aan de BcVa.

Ov-ontwikkelprogramma's

In het vervoersgebied van de RET worden verschillende projecten gerealiseerd, waaronder het Plan Toekomstvast Tramnet, het project Metronet, HOV Ridderkerk, HOV Maastunnel (korte termijn), diverse ov-knooppunten en ov-doorstromingsprojecten.

In het vervoersgebied van HTM (programma OV Next) gaat het om de instroom van nieuwe stadstrams, uitbreiding van remisecapaciteit, versnelling van ov-trajecten, knooppuntontwikkeling en het project Gekoppeld Rijden RandstadRail.

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 een definitief ontwerp.
Upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.	Het vernieuwde busstation draagt bij aan een hogere reizigerswaardering door logische overstapmogelijkheden tussen bus en metro.
Invoering 1 ^e fase maatregelen Plan toekomstvast tramnet.	De financiering van het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) door de MRDH is geregeld. In 2024 is het vervoerplan voor 2025 vastgesteld. Daarmee zijn de eerste stappen gezet in de uitvoering van het Plan Toekomst Tramnetwerk. Het gaat daarbij nu om lijnwijzigingen, nieuwe logische lijnnummers en aanpassing in tramfrequenties.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Op basis van de uitwerking HOV Ridderkerk subsidie verlenen aan de gemeente Ridderkerk met als doel het openbaar vervoer te versnellen.	●	In 2024 hebben wij geen subsidieaanvragen ontvangen voor HOV Ridderkerk. Deze worden in 2025 wel verwacht.
Op basis van rapportage bespreken van de voortgang van de upgrade van het bus- en metrostation Spijkenisse centrum.	■	Met de gemeente Nissewaard zijn voortgangsrapportages besproken over de upgrade van het busstation Spijkenisse Centrum. De start van de werkzaamheden aan het metrostation Spijkenisse Centrum is vertraagd vanwege aanvullend soortenonderzoek (vleermuizen) dat door de RET wordt uitgevoerd. De werkzaamheden starten naar verwachting begin 2025.
Uitwerking Plan Toekomstvast Tramnet.	■	Samen met de gemeente Rotterdam en de RET is de eerste fase van het Plan Toekomstvast Tramnet uitgevoerd. Dit heeft op 6 januari 2025 geleid tot een nieuwe lijnvoering voor het tramnet. De overige maatregelen tot en met 2030 zijn in voorbereiding. Het programmaplan voor deze maatregelen wordt begin 2025 vastgesteld.
Realisatie HOV Maastunnel.	■	Samen met de gemeente Rotterdam en de RET is de HOV Maastunnel gerealiseerd. De nieuwe snelle buslijn is op 8 april 2024 in gebruik genomen.
Realisatie Knooppunt Zuidplein.	■	Voortgangsrapportages worden ontvangen en besproken. De werkzaamheden aan de buitenruimte zijn afgerond. In de tweede helft van 2025 starten de werkzaamheden aan de stationshal en de voorbereiding van de fietsenstalling.

2.2.1.2 Opdracht 3: actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma Metropolitane Fietsroutes (MFR)

Het programma draagt bij aan de realisatie van hoogwaardige, regionale fietsroutes en stimuleert het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer. Voor de metropolitane fietsroutes ondersteunen we de individuele gemeenten bij het opstellen van een voorkeustracé, schetsontwerp en financiële raming voor de volledige route. De MRDH verzorgt de procesbegeleiding tot en met de samenwerkingsovereenkomst (inclusief planstudie) en verleent subsidie aan wegbeheerders. De wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud ervan.

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.	Door subsidieaanvragen voor verschillende MFR-routes in behandeling te nemen en te verlenen, komt realisatie van het programma tot stand.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Verstrekken van subsidie op basis van een definitief ontwerp voor tracédelen uit de samenwerkingsovereenkomsten (SOK) voor de 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 één subsidieaanvraag voor een metropolitane fietsroute beschikt en zijn eind 2024 zeven subsidieaanvragen in behandeling genomen.

Verbeterd ov-systeem

Via de ov-concessies en de jaarlijkse vervoerplannen kunnen we ov-maatregelen ‘op straatniveau’ invoeren. We stemmen aanpassingen in het ov-netwerk af op andere opgaven zoals inrichting van de buitenruimte, omgevingshinder, snelheidsregimes (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 uitgevoerd 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 Rotterdam, en aan de Vlietlijn door Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Vanaf december 2024 rijden 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
Realisatie deelprogramma's 'Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio' (INTHR).		Om de instroom van de nieuwe trams in goede banen te leiden, en tegelijkertijd te voldoen aan de wettelijke verplichting voor haltetoegankelijkheid, werken gemeente Den Haag, HTM en MRDH samen in een programma dat loopt tot 2028. De belangrijkste resultaten in 2024 zijn: de realisatie van de rotonde Duinstraat en de herinrichting van de Duinstraat, en de afronding van de infrastructuur en haltes in het Statenviertel, de Zoutmanstraat en de Vondelstraat (lijn 17). In 2024 is het programma financieel herijkt. Besluitvorming hierover vindt plaats in 2025.
Start realisatie lijn 1 Delft en Rijswijk.		Vergelijkbaar met het programma INTHR in Den Haag, wordt in samenwerking met HTM en de gemeenten Delft en Rijswijk het laatste deel van lijn 1 aangepast. Anders dan in Den Haag voert HTM hier de regie. Het ontwerp voor de benodigde infrastructuraanpassingen is afgerond en de bewonersparticipatie rond het Kalverbos in Delft is doorlopen. De marktconsultatie voor de realisatie vond in december 2024 plaats. De gunning wordt medio februari 2025 verwacht. De werkzaamheden in Delft starten medio april 2025.
Ingebruikname lijn 19 naar TU-wijk.		In 2024 is het programma herijkt, zijn alternatieven afgewogen en is extra budget toegekend om het project te kunnen afronden. De realisatie van de verbinding naar de TU Campus is voorzien voor de zomer van 2025. Na de zomer worden de trambaan en de bijbehorende technische installaties getest. De start van de dienstregeling is voorzien in juni 2026. De verwachte einddatum van het project valt binnen de begroting, waarover de BcVa in september 2024 heeft besloten.

2.2.1.3 Opdracht 5: versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

We optimaliseren het bestaande wegennetwerk door subsidies te verstrekken voor infrastructurele ingrepen van wegbeheerders, waarbij ook wordt ingezet op aanvullende mobiliteitsoplossingen zoals 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 dit tot een verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van het metropolitane wegennet.

Wat deden we daarvoor?

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



Verkeersveiligheid

Jaarlijks raken 2.200 jongeren in Zuid-Holland betrokken bij een verkeersongeval. Om dat aantal terug te dringen, lanceerde ROV Zuid-Holland het programma #impact: een breed aanbod van 45 activiteiten, zoals VR-simulators voor scooterrijders en gastlessen over de risico's van drugs en alcohol in het verkeer. De campagne stimuleert jongeren om veilig gedrag te ontwikkelen en bewust te kiezen

voor verkeersveiligheid. De campagne is ontwikkeld in opdracht van provincie Zuid-Holland en de MRDH. Daarnaast startte in 2025 een nieuwe subsidieronde voor verkeersveilige infrastructuur in de 21 gemeenten van de metropoolregio. Gemeenten kunnen plannen indienen voor onder meer veiligere fietspaden en schoolzones. Het Rijk stelt € 11 miljoen beschikbaar, de MRDH draagt 40% extra bij. Zo werken overheden samen aan het streven: nul verkeersslachtoffers.

Regionaal basisnetwerk fiets

Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km fietspad. Gemeente kunnen op basis van dit netwerk de komende jaren tot maximaal 50% subsidie aanvragen om fietspaden in het netwerk te verbeteren. De MRDH verleent deze subsidies op basis van de gezamenlijk afgesproken inhoudelijke randvoorwaarden. Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de verbeteringen aan de fietspaden.

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).	In 2024 is met het verlenen van 23 subsidies aan verschillende wegbeheerders een deel van de regionale fietspaden kwalitatief verbeterd.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Fietspaden die onderdeel zijn van het basisnetwerk fiets komen bij kwaliteitsverbetering in aanmerking voor 50% subsidie. Gemeenten kunnen hiervoor 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 heeft de MRDH 23 subsidieaanvragen van wegbeheerders in behandeling genomen en één subsidie verleend in de subsidiecategorie fietsinfrastructuur. Hiermee zijn regionale fietspaden verbeterd.

Programma knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en gemeenten zetten gezamenlijk in op kwaliteitsverbetering van bestaande ov-knooppunten. De MRDH verstrekt hiervoor subsidie. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationsbeheerder is verantwoordelijk voor de uitvoering.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
In 2026 zijn circa 18 ov-knooppunten verbeterd. 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.	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 uitvoeren die gericht zijn op verbetering, zoals het opstellen van startnotities en handelingsperspectieven en het toewerken naar een subsidieaanvraag.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Op basis van het vastgestelde startdocument kunnen gemeenten/wegbeheerders verder uitvoering geven aan de verbetering van het ov-knooppunt. Hiervoor kunnen de gemeenten voorstellen indienen voor het IPVa voor 50% subsidie.		In 2024 zijn door gemeenten en 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 terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met financiële middelen voor de uitvoering van gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen.

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.	Voor 2024 zijn 49 subsidieaanmeldingen in de categorie Verkeersveiligheid gedaan. Alle MRDH-gemeenten hebben één of 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 voor lesmaterialen om scholen te laten deelnemen. Het percentage deelnemende scholen bleef ten opzichte van 2023 gelijk op 44%.
Een toename van het aandeel deelnemende scholen in het voortgezet onderwijs aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.	De beschikbare middelen zijn ingezet voor het accountmanagement en de daadwerkelijke uitvoering van activiteiten. Het aantal deelnemende scholen aan TotallyTraffic is gestegen naar 102 scholen (42%).

Wat deden we daarvoor?

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

Doorstromingsprojecten uit ov-ontwikkelprogramma's

Via deze programma's werken wij samen met individuele gemeenten, vervoerders en andere partijen aan verschillende doorstromingsprojecten voor tram en bus. Als concessieverlener van het regionale ov werkt de MRDH deze projecten samen met gemeenten en vervoerders verder uit.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen 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 subsidie verleend voor de realisatie van een extra spoorboog op het Hofplein. Met deze aanpassing verbeteren we de doorstroming van de tram op dit traject. HTM ontving subsidie van de MRDH voor het inbouwen van 186 tweede kaartlezers in voertuigen. Dit draagt bij aan een snellere instap, met name bij (grote) knooppunten. Voor een pilot met iVRI in Delft heeft de MRDH subsidie verstrekt.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
In het vervoersgebied van HTM en de RET uitvoering geven aan de realisatie van diverse kleinere versnellingsmaatregelen (afscheiding langs trambanen, optimaliseren van verkeerregelininstallaties en halteverplaatsingen).	●	We werken samen met de gemeente Rotterdam en de RET aan de doorstroming van het openbaar vervoer. In dit kader is afgesproken om de trambaan op de Laan op Zuid in Rotterdam af te scheiden met hagen. De uitvoering daarvan is uitgesteld vanwege capaciteitsgebrek bij het ontwerpen. We verwachten in 2025 een definitief ontwerp. In Den Haag heeft de MRDH in 2024 opdracht gegeven voor het project HSW-wissels (tram), waarvan de plaatsing deels in 2025 en deels in 2026 plaatsvindt. Daarnaast gaf de MRDH in december 2024 opdracht aan HTM om in 186 (nieuwe) bussen een tweede kaartlezer in te bouwen, waarmee de doorstroming – vooral bij grote knooppunten aanzienlijk moet verbeteren.

2.2.2 Wat heeft het gekost?

Programma 2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2024	Vershil 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. De belangrijkste uitgavenposten (groter dan € 0,2 miljoen) zijn:

- De grootste besteding in 2024 is de bijdrage aan de A16 Rotterdam (€ 9,3 miljoen), de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en A16. De totale bijdrage van de MRDH (€ 64,9 miljoen) is al volledig betaald. De openstelling van de weg wordt eind 2025 verwacht.
- Binnen het programma Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) is € 1,4 miljoen besteed, voornamelijk aan de pilots CAVIDOR (Certificering Autonoom Vervoer in de Openbare Ruimte) en MARTHA (automatisch vervoer bij Rotterdam The Hague Airport).
- Bijdrage aan het werkbudget binnen de samenwerkingsovereenkomst Zuid-Holland Bereikbaar: € 0,4 miljoen (MRDH) en € 0,4 miljoen (Rijk via BDU).
- Er is in 2024 voor € 0,6 miljoen aan Afrekening van iVRI's met gemeenten ter waarde van € 0,5 miljoen.
- Besteding aan het project Reefer-hub (ontkoppelpunt voor gekoelde containers voor emissievrije stadsbevoorrading): € 0,3 miljoen.

De realisatie in 2024 ligt iets lager dan in 2023. Jaarlijkse bestedingen fluctueren en zijn afhankelijk van projectvoortgang en bevoorschotting bij subsidiebeschikkingen.

Fiets- en ketenmobiliteit

(verschil realisatie 2024 en gewijzigde begroting 2024: € 3,3 miljoen voordelig)

De realisatie van € 4,0 miljoen betreft circa dertig lopende subsidieprojecten, waarvan elf projecten (op basis van projectvoortgang) meer dan € 0,2 miljoen hebben besteed:

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

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

- Vertraagde vaststellingsverzoeken door gemeenten (€ 1,1 miljoen), budget schuift door naar 2025.
- Minder verstrekte voorschotten (€ 1,2 miljoen) door uitgestelde verlening of het uitblijven van voorschotverzoeken. Budget schuift deels door naar 2025.
- Lagere vaststellingen vanwege lagere projectkosten (€ 0,8 miljoen), budget valt vrij.
- Overige afwijkingen (€ 0,2 miljoen).

De realisatie in 2024 is lager dan in 2023. De jaarlijkse bestedingen fluctueren afhankelijk van projectvoortgang en bevoorschotting.

Verkeersveiligheid

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

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

- Circa zestig gemeentelijke projecten met een gezamenlijke besteding van € 4,7 miljoen, waarvan acht projecten van meer dan € 0,2 miljoen:

Rotterdam:

- Blackspot Pleinweg – Mijnsherenlaan – Goereesestraat
- Blackspot Matlingeweg – Stuttgartstraat – Vareseweg
- Verleggen Colosseumweg

Rijswijk:

- Ronde Diepenhorstlaan – Verrijn Stuartlaan
- Herinrichting Lindenlaan

Voorne aan Zee:

- Verkeersveiligheid Heveringseweg, Voorweg, De Ruy, Brielseweg

Wassenaar:

- Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig

Westland:

- Reconstructie Herenstraat – Oosteinde in Wateringen

- Verkeerseducatie, onder andere via SCHOOL op SEEF (basisonderwijs) en Totally Traffic (middelbaar onderwijs): € 1,6 miljoen.
- Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op basis van de Rijksregeling stimulerende verkeersveiligheidsmaatregelen (SPUK) 2020-2021 en 2022-2023 € 2,8 miljoen.

De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting (€ 4,1 miljoen) komt door:

- Vertraagde vaststellingsverzoeken van gemeenten (€ 2,1 miljoen), budget verschuift naar 2025.
- Minder verstrekte voorschotten door uitstel van verleningen of het uitblijven van voorschotverzoeken (€ 1,6 miljoen), deels doorschuiving naar 2025.
- Lagere werkelijke voortgang op projecten (€ 0,9 miljoen), budget verschuift naar 2025.

- Hogere realisatie op verkeerseducatie, onder meer via de programma's School op SEEF en TotallyTraffic (€ 0,9 miljoen).
- Lagere voortgang Rijksregeling stimulerende verkeersveiligheidsmaatregelen (SPUK) 2020-2021 en 2022-2023 (€ 0,1 miljoen), budget verschuift naar komende jaren.
- Overige verschillen (€ 0,3 miljoen).

De realisatie in 2024 is € 2,7 miljoen lager dan in 2023. Enerzijds was sprake van hogere uitgaven aan infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen (+€ 1 miljoen) en verkeerseducatie (+€ 0,3 miljoen). Anderzijds waren de uitgaven voor overige lopende projecten in 2024 € 4 miljoen lager.

Projectkosten openbaar vervoer

De realisatie van € 58,2 miljoen aan ov-projecten bestaat grotendeels uit bestedingen aan het programma INTHR (€ 25,9 miljoen) en lijn 19 (€ 12,1 miljoen). Daarnaast zijn middelen besteed aan projecten zoals het metro- en busstation Spijkenisse, aanpassingen in Schiedam in verband met de viersporigheid, en HOV Maastunnel (gezamenlijk € 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. Deze vertraging in de uitvoering was bij het opstellen van de tweede bestuursrapportage nog niet voorzien. De lasten schuiven door naar 2025. Het totale projectbudget blijft ongewijzigd.
- Bij de projecten INTHR, Systeemsprong, versnellingsmaatregelen ov en busstation Spijkenisse Centrum is de uitvoering vertraagd. In totaal verschuift € 7,8 miljoen aan lasten naar 2025.
- Voor de projecten Vlietlijn, Stadsbrug Rotterdam, Gekoppeld Rijden RandstadRail en Oude Lijn is in 2024 € 4,5 miljoen aan beschikbare studiebudgetten niet besteed. Deze kosten zijn onderdeel van taakstellende projectbudgetten en schuiven daarom mee naar latere jaren.

- Op oude verplichtingen binnen het project Netwerk RandstadRail is € 0,8 miljoen vrijgevallen.
- De lasten op kleinere ov-projecten vielen € 2,9 miljoen lager uit. Dit komt doordat lopende en nieuw verleende subsidies in 2024 lager uitvielen dan geprognoseerd.
- Het resterende verschil van € 0,1 miljoen betreft diverse kleine mutaties.

De realisatiecijfers binnen het programma Infrastructuur worden voor een belangrijk deel bepaald door een beperkt aantal grote projecten. In de volgende tabel zijn de voortgangpercentages opgenomen van de zeven grootste projecten die zich op dit moment in de realisatiefase bevinden.

Project	Totale bijdrage MRDH voor project	Voortgang project in 2023	Voortgang project in 2024	Baten/Lasten 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				€ 48.450.260

Voor het project Hoekse Lijn zijn alle verplichtingen afgerond. Alleen de definitieve vaststelling van de subsidie aan de gemeente Rotterdam moet nog plaatsvinden. De voortgang van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) in 2024 is vooral toe te schrijven aan de realisatie van lijn 16. De bijdrage van de MRDH aan de A16 Rotterdam is al volledig betaald; 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 Sint Sebastiaansbrug in Delft heeft in 2024 plaatsgevonden. Het project Systeemsprong sneltramtraject is momenteel in uitvoering. Voor het busstation Hart van Zuid wordt nog gewacht op de afronding van de fietsenstalling.

Apparaatslasten

Aan directe salariskosten is € 0,2 miljoen minder besteed dan begroot. Dit komt door lagere inschalingen dan voorzien en de niet-volledige invulling van vacatures binnen de afdeling. De invulling van vacatures duurt langer dan verwacht door de krapte op de arbeidsmarkt.

Baten

Overige inkomsten

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

De verantwoorde rente-inkomsten op de rekening-courant waren binnen dit programma € 0,4 miljoen hoger dan begroot. Op basis van de begrotingssystematiek wordt 20% van de werkelijke rente-inkomsten toegerekend aan dit programma. De totale rente-inkomsten uit rekening-courant bedroegen € 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 voortgang van de projecten. De incidentele baten vielen per saldo € 0,3 miljoen hoger uit dan begroot.

De inkomsten in 2024 zijn € 0,8 miljoen hoger dan in 2023. Dit komt enerzijds door een hogere rentebaat in 2024 (€ 1,2 miljoen hoger), een hogere verantwoorde Rijksbijdrage SPVK Verkeersveiligheid (€ 0,6 miljoen hoger) en hogere incidentele bijdragen van derden (€ 0,4 miljoen hoger). Anderzijds werd in 2023 een bijdrage van € 1,4 miljoen ontvangen van de TU Delft voor lijn 19, wat in 2024 niet is herhaald.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

Het programma Economisch Vestigingsklimaat is ingericht op basis van de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het vernieuwen van de economie. Voor dit programma gaat het 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 opgenomen concrete acties is samengevat in de tabel met gebruik van de kleuren:

- 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 draagt bij aan de groei van welvaart en welzijn. Door het aantal arbeidsplaatsen te vergroten en deze in te vullen met geschikt personeel, neemt de arbeidsparticipatie toe. De extra arbeidsplaatsen en hogere productiviteit ondersteunen de ambitie om welvaart en welzijn verder te laten groeien.

Voor een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt zetten we in op twee programma's: het Campusprogramma en het programma Leven Lang Ontwikkelen. Voor extra productiviteit en bedrijvigheid richten we ons op het versterken van het mkb, het innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's.



Internationale groei voor mkb

Met een bijdrage van € 200.000 opent de MRDH het Global Market Entry Programma (GMEP) nu voor alle mkb-bedrijven in de regio. Dit programma helpt ondernemers met internationale ambities om buitenlandse markten succesvol te betreden via bootcamps, masterclasses, handelsmissies en netwerkevents. Haagse mkb'ers deden al langer mee; vanaf 2025 is het programma regio-breed beschikbaar.

Ondernemers ontvangen zowel individuele begeleiding als collectieve ondersteuning en krijgen via partners zoals ambassades en handelskamers toegang tot buitenlandse markten. De uitvoering ligt bij The Hague & Partners in samenwerking met InnovationQuarter. Met het GMEP stimuleert de MRDH de groei van innovatieve, internationaal actieve bedrijven in lijn met de Strategische Agenda 2023-2026.

Campusprogramma

Minimaal veertien campussen in de regio richten zich op het ontwikkelen van toekomstbestendige vaardigheden, waaronder ondernemerschap, innovatie en kennisvalorisatie. Vanwege de krapte op de arbeidsmarkt ligt de focus op de sectoren IT, energie, techniek, greenport, zorg en het havenindustriële complex. De MRDH stimuleert samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs op mbo- en hbo-campussen. Driekwart van de studenten in de regio volgt een mbo- of hbo-opleiding, en het merendeel van de banen bevindt zich op dit niveau. Hier liggen dan ook de grootste kansen.

Wat wilden we bereiken?

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.	Voor een betere aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs zet de MRDH in op zowel campussen als Leven Lang Ontwikkelen (LLO). In 2024 richtten wij ons op vijf projecten die bijdragen aan de versterking van de arbeidsmarkt en het onderwijs. Daarnaast is er nu een MRDH-gemeentelijke werkgroep Arbeidsmarkt en Onderwijs gestart. Met succes: er wordt actief kennis gedeeld. Ook organiseerde de MRDH dit jaar campusbijeenkomsten, waaronder bij de Dutch Innovation Factory (DIF) in Zoetermeer en bij de HSD in Den Haag. Via cofinanciering van campusversterkingsprojecten en het organiseren van campusnetwerksessies verbeteren we de samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven. Dit jaar zijn drie campusprojecten opgestart waarmee ruim € 1 miljoen is ingezet voor de versterking van de samenwerking.
Jaarlijks nemen minimaal duizend studenten en 250 bedrijven deel aan campus(innovatie)opdrachten en -programma's.	De investeringen in de projecten bestrijken verschillende 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, met allemaal een beoogd regionaal effect. Hoewel dit lastig meetbaar is, is de inschatting dat met deze inzet een groot aantal studenten en bedrijven wordt bereikt.
Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.	De drie projecten die in 2024 zijn gestart dragen bij aan het campusprogramma. Daarnaast lopen de volgende campusprojecten zoals: • 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
Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.	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. 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 is ingezet op de versterking van de samenwerking van onderwijs en het bedrijfsleven.

Resultaten begroting 2024	Hoe droegen de activiteiten bij aan de resultaten?
Jaarlijks nemen minimaal duizend studenten en 250 bedrijven deel aan campus(innovatie)opdrachten en -programma's.	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.
Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.	De twee campusprojecten die in 2024 van start zijn gegaan dragen bij aan het campusprogramma. Daarnaast zijn er lopende campusprojecten zoals: • 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
We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten.	●	In 2024 heeft de MRDH vanuit de bijdrageregeling twee campusversterkingsprogramma's gefinancierd. Gemeenten hebben geen andere projecten ingediend. • Vanuit de gemeente Den Haag is het gebiedsontwikkelingsconcept WLI ondersteund, gericht op werken, leren en innoveren. Hiervoor is een kwartiermaker aangesteld om de strategie stadsbreed te implementeren. • Vanuit de gemeente Den Haag is het project Urban Living Lab Bickhaven ondersteund. Vanuit deze locatie wordt onderzoek gedaan naar klimaatadaptatie, in samenwerking met het mbo- en hbo-onderwijs.
We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling.	●	De MRDH heeft in samenwerking met de gemeenten twee campusbijeenkomsten georganiseerd: • In Zoetermeer, bij de Dutch Innovation Factory. • In Den Haag, bij de HSD Campus. Beide bijeenkomsten hadden als doel kennisuitwisseling en het verder positioneren van de campussen. Er zijn inzichten gedeeld over succes- en faalfactoren van campusontwikkeling, evenals over manieren om te komen tot een succesvolle exploitatie.
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.	■	De MRDH heeft werkbezoeken afgelegd aan de campussen die door de MRDH worden ondersteund. Tijdens deze bezoeken is ingezet op het versterken van de samenwerking en het uitwisselen van kennis over gebiedsontwikkelingen en onderwijsinitiatieven.
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 is relevante informatie over de campussen gedeeld. De eerder ontwikkelde toolkit biedt daarbij praktische informatie, waaronder contactpersonen en het campusprofiel. Ook zijn twee artikelen gepubliceerd ter promotie van de campussen. Met deze middelen ondersteunt de MRDH de campussen bij het bereiken van mkb-bedrijven en het versterken van de verbinding tussen arbeidsmarkt en onderwijs.

Leven Lang Ontwikkelen programma (LLO)

LLO zorgt door om- en bijscholing van werkenden en werkzoekenden. Zo wordt op alle niveaus bijgedragen aan een sterke 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.	Er zijn bijdragen verleend aan twee projecten met een LLO-component: • <i>Gaan voor een Baan</i> – in samenwerking met de gemeente Vlaardingen. • <i>Niemand Langs De Kant</i> – in samenwerking met gemeente Den Haag en Rotterdam. • <i>Kickstartlab Delft</i> – met gemeente Delft. Daarnaast zijn in 2024 de volgende lopende projecten voortgezet die bijdragen aan het LLO-aanbod in de regio: • <i>Werken aan de digitale toekomst van de Nederlandse tuinbouwketen</i>. • <i>Next Healthcare Professional Fase 1</i> – zorgmedewerkers leren werken met digitale technologie. • <i>Energietransitielab</i>. • <i>Bouwsteen Zorg Innovatie Academie (ZIA)</i> – LLO voor mbo zij-instromers en doorstromers in de zorg. • <i>LLO Let's change the face of food waste</i>. • <i>Groeifonds</i> – digitale samenwerking Rijnmondse energietransitiecampussen en fieldlabs.
Meer werkenden en werkzoekenden volgen een omscholing- en bijscholingstraject.	De investeringen in de projecten bestrijken diverse onderwijslagen, van het basisonderwijs 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 gericht zijn op een regionaal effect.
Jaarlijks ronden minimaal 1.300 werkenden en zij-instromers een omscholing of bijscholingstraject aan een campus af.	De investeringen in deze projecten bestrijken diverse onderwijslagen: van het basisonderwijs 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 gericht zijn op een regionaal effect.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
We leveren een financiële bijdrage aan minimaal vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo en/of hbo-campus.	●	In samenwerking met de gemeenten zijn in 2024 drie projecten opgestart. Dit beperkte aantal hangt samen met het feit dat door gemeenten verder geen andere projecten zijn ingediend. 1. <i>Gaan voor een Baan</i> – een initiatief van de gemeente Vlaardingen, met betrokkenheid van Maassluis en Schiedam. Het project richt zich op loopbaanoriëntatie en -verbreding van jongeren richting de techniek, met actieve betrokkenheid van hun ouders. 2. <i>Niemand Langs De Kant</i> – in samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Dit project geeft een impuls aan de nieuwe regionale leerwerkloketten door onderwijskundige professionals mede te financieren. Zij ondersteunen werkzoekenden bij het behalen van een startkwalificatie. 3. <i>Kickstartlab</i> – gestart vanuit de gemeente Delft. In dit project staat ondernemerschap centraal. Het programma is ontwikkeld in samenwerking met meerdere mbo- en hbo-instellingen in de regio. Mkb-ondernemers vervullen hierbij een coachende rol.
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.	■	Er zijn in 2024 gesprekken gevoerd met het ministerie van OCW, de Economic Board Zuid-Holland (met de Human Capital Agenda) en het UWV. Doel van deze gesprekken was om de samenwerking op regionaal niveau te versterken en beter zicht te krijgen op de regionale LLO-opgave en de doelgroep werkzoekenden. Deze afstemming heeft eind 2024 geleid tot: • projecten die beter aansluiten op maatschappelijke ontwikkelingen zoals inclusiviteit en flexibilisering van de arbeidsmarkt; • hernieuwde samenwerking en doorontwikkeling van de Human Capital Agenda, in aansluiting op de Strategische Agenda; • een scherper beeld van de regionale opgave, als input voor de Visie op het Economisch Vestigingsklimaat die in 2025 wordt vastgesteld.

Versterken mkb

Er is een grote groep mkb-ondernemers actief die behoefte heeft aan laagdrempelige toegang tot informatie en advies. Zij zoeken ondersteuning om hun bedrijf gezond te houden, te herstellen of – indien nodig – op een goede manier te beëindigen.

Ondernemers geven aan behoefte te hebben aan een transparant en goed afgestemd systeem van dienstverlening, waarbij het aanbod van verschillende publieke en private partijen logisch op elkaar aansluit, overzichtelijk is en gemakkelijk toegankelijk. In de praktijk blijkt deze samenhang en duidelijkheid nog onvoldoende gerealiseerd.

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 mkb'ers meer bereikt dan in 2023.
Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.	De MRDH organiseerde in 2024 drie kennissessies voor accountmanagers van de 21 gemeenten. Tijdens deze sessies werd bruikbare informatie gedeeld voor mkb-bedrijven, zoals het bestaan van projecten en programma's waaraan de MRDH in 2024 een bijdrage verleende. Ook deelden gemeenten informatie met elkaar over hun eigen initiatieven. De MRDH heeft met gemeente Den Haag het project Global Market Entry Program gepresenteerd, met een uitnodiging aan andere gemeenten om deel te nemen. De BcEV heeft voor dit project een bijdrage verleend. De MRDH draag daarnaast bij aan het verbinden van gemeenten via de regionale Actieagenda ondernemersdienstverlening.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
Op basis van een behoefte-inventarisatie uit 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 is gewerkt aan de versterking van het accounthouderschap van gemeenten richting het mkb. Ook zijn daar projectinformatie en lessen uit projecten gedeeld met de accountmanagers van de gemeenten. Via jaarafspraken met InnovationQuarter (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 om innovatie toe te passen.	■	De MRDH heeft € 200.000 cofinanciering gegeven aan de 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 aanbood. Nu wordt het ook opengesteld voor mkb'ers uit de metropoolregio Rotterdam Den Haag.
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: • 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 gewerkt aan oplossingen voor regionale innovatievraagstukken. Startups ontwikkelen schaalbare, commercieel en technisch haalbare oplossingen. Gemeenten kunnen optreden als eerste klant, waardoor maatschappelijke opgaven direct worden verbonden aan lokale uitdagingen. De ontwikkelde producten en diensten leveren stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei op.

Daarnaast stimuleren we sectorale innovatieprogramma's en innovatieve projecten op economische toplocaties, zodat bedrijven hun vernieuwende producten en diensten sneller kunnen ontwikkelen en testen in 'fieldlabs'. De focus ligt hierbij op het mkb. De MRDH stimuleert innovatie door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland te investeren in de financiering en opschaling van programma's, zodat deze meer maatschappelijke en economische impact genereren.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
We brengen de resultaten van het programma Region of the Future 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 het programma toegelicht in de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat, het ambtelijk overleg EV en tijdens bijeenkomsten van het MRDH-accountmanagersnetwerk. Daarnaast is er regelmatig aandacht voor het programma in het MRDH Journaal.
We kijken op basis van de resultaten van het programma Region of the Future in 2023 of er nieuwe en bestaande startups kunnen worden versterkt.	■	In 2024 is vanuit het programma Region of the Future de startup Whitebox opgericht. Dit is het resultaat van een ontwikkeltraject waarbij een chatbot is gemaakt voor meerdere gemeenten.
In de afspraken met InnovationQuarter versterken we innovatie-ecosystemen en stellen de rol van regionaal mkb daarin centraal.	■	InnovationQuarter heeft in 2024 de activiteitenlijst uitgevoerd die door de bestuurscommissie is goedgekeurd. Het gaat onder andere om de volgende activiteiten: • Doorontwikkeling van de innovatieprogramma's Energie & Klimaat en ZorgTech. In het programma ZorgTech zijn circa 25 innovatieprojecten opgezet en financieel ondersteund via vouchers. Daarnaast zijn 15 ondernemers begeleid in hun bedrijfsgroei en zijn 9 themabijeenkomsten georganiseerd voor intervisie en kennisdeling. Binnen Energie & Klimaat ontvingen 7 ondernemers vouchers voor doorontwikkeling van oplossingen op het gebied van energieopslag, golfenergie en warmteopslag. • Betrekken van startups en scale-ups bij projecten en een bijdrage aan het regioplan Startup/Scale-ups. De eerste mijlpaal is de intentieverklaring die publieke partijen in 2024 ondertekenden voor versterking van het regionale startup/scale-up-ecosysteem. • Ondersteuning aan bedrijven bij marktintroductie en groei. In het 3^e kwartaal van 2024 zijn 89 organisaties ondersteund. Daarnaast zijn twee edities van het Market Readiness Programma uitgevoerd, waarmee 36 startups en innovatieve mkb'ers zijn geholpen. • Ondersteuning bij financiering. In het 3^e kwartaal van 2024 heeft IQ voor € 24,9 miljoen aan investeringen uitgelokt, waarvan 41% privaat. De gegevens over het 4^e kwartaal volgen nog. • Uitvoering van het Investor Relations-programma. Er zijn circa 300 bedrijfsbezoeken afgelegd. De resultaten worden in 2025 gedeeld met de adviescommissie en bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat.

2.3.1.2 Opdracht 4: vernieuwen van werklocaties

Winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen hebben een groot economisch en maatschappelijk belang. Ze bieden werkgelegenheid voor een brede beroepsbevolking en geven ondernemers en bedrijven de ruimte om te produceren, innoveren en slimme oplossingen te ontwikkelen. Daarmee vervullen deze locaties een sleutelrol bij grote transitie, zoals de energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie (waaronder ruimte voor groenblauwe oplossingen) en digitalisering.

Op basis van de Strategie werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van de regio. Dit doen zij door marktevenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, bestaande werklocaties beter te benutten en vergroening en verduurzaming te stimuleren.

De MRDH coördineert de regionale afstemming tussen gemeenten, zodat zij gezamenlijk kunnen 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 van 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 eerdere transformaties en het benutten van bestaande kantoorruimte is de leegstand de afgelopen jaren gedaald tot 6,7% (peildatum 2023).
Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven op bestaande bedrijventerreinen.	Een belangrijk uitgangspunt in de Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023–2030 is het beter benutten van bestaande terreinen. De eerste stappen zijn gezet door inzichtelijk te maken waar kansen liggen voor intensiever gebruik.
Hoger percentage kantoren met minimaal energielabel C.	Het aandeel kantoren met minimaal energielabel C is gestegen van 55% in 2022 naar 64% in 2023.
Revitalisering en verduurzaming van verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.	In de Strategie Bedrijventerreinen 2023–2030 zijn uitgangspunten geformuleerd voor de revitalisering en verduurzaming van bedrijventerreinen. De MRDH ondersteunt deze opgave met gezamenlijk onderzoek, kennisdeling en projectbijdragen gericht op het vernieuwen van verouderd en leegstaand vastgoed.

Wat deden we daarvoor?

Aangegeven inspanning/activiteit 2024	Status	Toelichting
We voeren de in 2023 opgestelde Uitvoeringsagenda 2023-2024 voor het programma werklocaties uit langs de lijnen: bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en vitale kernen.	■	De uitgangspunten uit het Uitvoeringsprogramma EV 2024 vormden de basis voor de activiteiten in 2024. Het ging onder andere om de start van diverse onderzoeken naar ruimte voor werken (kantorenstrategie, onderzoek vitale kernen, onderzoeken naar beter benutten), kennisdeling over het beter benutten van bedrijventerreinen en zes projecten die zijn toegekend via de bijdrageregeling EV.
We organiseren regionale afstemming voor 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: over de transformatie van Haven Noord in de gemeente Nissewaard en over de tijdelijke opvang op bedrijventerrein Harnaschpolder in de gemeente Midden-Delfland.
We monitoren de regionale kantorenmarkt en de regionale winkelvoorraad.	■	De MRDH heeft in 2024 een kantorenmonitor opgeleverd. Hieruit blijkt dat de leegstand verder is afgenomen en dat het aanbod op toplocaties zeer beperkt is. Daarnaast zijn gegevens over de detailhandel, zoals winkelleegstand en type winkelaanbod, gemonitord via Locatus. Op basis van deze gegevens is de MRDH gestart met de actualisatie van de kantorenstrategie en de uitwerking van het programma Vitale Kernen. Hiermee zet de MRDH in op voldoende ruimte voor kantoren op toplocaties en levendige stedelijke kernen.
We organiseren zes bijeenkomsten over verschillende thema's binnen het domein werklocaties voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.	■	De MRDH organiseerde in 2024 acht werkgroepen over werklocaties, waarin kennis en ervaringen zijn gedeeld. Er vonden twee werkbezoeken plaats aan bedrijventerreinen in de gemeenten Midden-Delfland en Nissewaard. Daarnaast bracht de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (EV) een werkbezoek aan bedrijventerrein Plaspoelpolder, waarvoor in december 2023 een bijdrage van ruim € 500.000 werd toegekend om het terrein beter te benutten. In de adviescommissie EV werd een kantorenadviesaanvraag besproken, gevolgd door een werkbezoek aan bedrijventerreinen in Schiedam en Rotterdam, om het belang en de urgentie van beter benutten te onderstrepen.
We zorgen voor kennisontwikkeling over de (on)mogelijkheden van beter benutten van bestaande bedrijventerreinen, met onder meer onderzoeken en de kennisdeling van ervaringen van gemeenten.	■	De MRDH zette in 2024 sterk in op kennisontwikkeling rond het beter benutten van bestaande bedrijventerreinen, waaronder herstructurering en revitalisering. Deze opgave is complex. Door onderzoeken op te starten samen met gemeenten en ervaringen te delen in de werkgroepen voor werklocaties, is waardevolle expertise opgebouwd. Er is kennis ontwikkeld over het herkennen van kansen, juridisch instrumentarium, en de juiste volgorde van stappen richting uitvoering. Deze inzichten helpen gemeenten om slagvaardiger te opereren.
We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op het beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.	■	In totaal zijn in 2024 zes projecten ondersteund via de bijdrageregeling Economisch Vestigingsklimaat, gericht op het beter benutten van bedrijventerreinen. De MRDH heeft hiervoor € 907.879 toegekend aan: • Rotterdam, Spaanse Polder • Pijnacker-Nootdorp, Boezem-West • Lansingerland, Klappolder • Vlaardingen, alle bedrijventerreinen • Lansingerland, energyhub • Nissewaard, energyhub
We stellen een lobbystrategie op voor de agendering en bekostiging van de opgave van revitalisering en het beter benutten van bedrijventerreinen.	●	Daarnaast adviseerde de MRDH actief bij visie- en planvorming voor werklocaties. Er is in kaart gebracht waar kansen liggen voor revitalisering en beter benutten van bedrijventerreinen. Dit onderzoek maakt de urgente vraag zichtbaar om voldoende ruimte voor werkgelegenheid te behouden. Ook nam de MRDH het initiatief om met andere metropoolregio's te werken aan een gezamenlijke lobbystrategie richting het Rijk. Het doel is het onderwerp op de agenda te krijgen, zodat er instrumenten en middelen beschikbaar komen om verplaatsing en beter benutten mogelijk te maken.
We organiseren twee kennissessies op het gebied van de verduurzaming van kantoren.	●	In 2024 werkte de MRDH met de belangrijkste kantorengemeenten aan een nieuwe kantorenstrategie, die in 2025 wordt afgerond. Deze strategie richt zich op kwalitatief goede kantoren op de juiste locaties, waarbij verduurzaming een belangrijk onderdeel vormt.
We voeren het programma Next Economy Bedrijventerreinen uit, inclusief projectfinanciering en kennisdeling.	●	Het programma Next Economy bedrijventerreinen is beëindigd. Activiteiten op het gebied van verduurzaming en toekomstbestendigheid 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 (euro's)	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</i>					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-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 volledig besteed. Er werd € 2,7 miljoen aan projectbijdragen verleend en € 0,6 miljoen besteed aan verdiepende onderzoeken en projectontwikkeling. Bij de tweede bestuursrapportage is de op dat moment bekende vrijval in de Egalisatie-reserve, vanwege lager vastgestelde projectbijdragen in 2024, toegevoegd aan het programmabudget. Per saldo resteerde een onderbesteding van € 51.000, waardoor het jaarbudget nagenoeg volledig is benut.

Bij de bestemming van het jaarrekeningresultaat 2023, vastgesteld 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 is deze extra inzet nog niet benut; de middelen staan daarom nog gereserveerd in de Egalisatiereserve.

Het jaar 2024 sluit af met een resultaat van € 0,8 miljoen. Hiervan betreft € 0,5 miljoen al verleende, maar nog niet financieel afgewikkelde projectbijdragen. Net als eerdere jaren wordt voorgesteld dit bedrag toe te voegen aan de reserve. Voor het resterende resultaat van € 0,3 miljoen volgt een separaat bestemmingsvoorstel. Dit is met name ontstaan door incidentele onderbesteding op het personeelsbudget. Dit wordt voorgelegd aan de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat op 11 juni 2025.

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2024 en realisatie 2024

Lasten

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

Onderwerp	Begroting 2024	Realisatie lasten 2024	Vershil 2024
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 bestuurs- commissie EV	Ontvangende gemeente	Bedrag (€)
Opdracht 2: Toekomstbestendige economie stimuleren			
<i>Campusprogramma</i>			
Campusstrategie werken, leren en innoveren	11-12-2024	Den Haag	280.000
Urban Living Lab Binckhaven	11-12-2024	Den Haag	300.000
<i>Leven Lang Ontwikkelen</i>			
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
<i>Versterken mkb</i>			
Global Market Entry Program	11-12-2024	Den Haag	200.000
Totaal opdracht 2			1.787.380
Opdracht 4: Vernieuwen van werklocaties			
<i>Bedrijventerreinen</i>			
Verkenning Smart Energy Hub en laadstation bedrijvenpark Oudeland	09-10-2024	Lansingerland	97.830
Haalbaarheidsonderzoek smart energy hub bedrijventerrein Halfweg-Molenwatering	09-10-2024	Nissewaard	113.200
Ruimtelijk ontwerp Klappolder 2050	09-10-2024	Lansingerland	64.570
Ontwikkeling Boezemvaart en versterking bedrijventerrein Boezem-West	13-11-2024	Pijnacker-Nootdorp	82.279
Verduurzaming bedrijventerreinen Vlaardingen	13-11-2024	Vlaardingen	300.000
Beter benutten, verduurzamen en revitaliseren van de Spaanse Polder	11-12-2024	Rotterdam	250.000
Totaal opdracht 4			907.879
Totaal verleende projectbijdragen 2024			2.695.259

De in 2024 verantwoorde last op dit onderdeel bedraagt € 2,2 miljoen. Conform de verslaggevingsregels is deze gebaseerd op de feitelijke voortgang van de projecten en niet op het totaalbedrag van de 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 hierbij om:

- de inzet van een adviesbureau voor de totstandkoming van de kantorenstrategie;
- de inzet van een adviesbureau voor het uitvoeren van scans naar mogelijkheden voor beter benutten van bedrijventerreinen in de regio;
- de inhuur van een kwartiermaker voor de totstandkoming van een regionaal samenwerkingsprogramma voor startups en scale-ups in Zuid-Holland;
- de inzet van een adviesbureau voor 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 is sprake van een onderbesteding van € 51.123 en daarmee is het budget nagenoeg conform begroting gerealiseerd.

Ad 2 Subsidie InnovationQuarter

De begrote subsidie 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 MRDH op het gebied van het economisch vestigingsklimaat. In 2024 is door IQ ingezet op drie pijlers: innoveren, secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en het Investor Relations Programma (internationaliseren).

Ad 3 Subsidie YES!Delft

De voortgang van 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 licht van af. De totale uitvoering blijft binnen de maximale subsidie van € 1.500.000. 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 verklaard door lagere inschalingen dan begroot en een openstaande vacature waarop slechts een deel van het jaar is ingehuurd.

Baten

Inwonerbijdrage

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

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Betreft de afname van detailhandelsgegevens door gemeenten op basis van licentieovereenkomsten. De realisatie is iets hoger uitgevallen dan begroot door 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 programma-budget 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 stand per 1 januari 2024 (na resultaat-bestemming 2023) is als volgt:

Onderwerp	Bedrag
Nog af te rekenen tot en met 2023 verleende projectbijdragen	€ 4.988.521
Versnellingsaanpak Economisch Vestigingsklimaat 2025	€ 900.000
Nog concreet te bestemmen voor medio 2026	€ 146.082
Saldo 1 januari 2025	€ 6.034.603

Het financiële verloop van de projectbijdragen die tot en met 2024 aan gemeenten zijn verleend, 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-lastenstelsel, waarbij de lasten de daadwerkelijke projectvoortgang moeten volgen, zijn de lasten in boekjaar 2024 per saldo met € 1.235 verhoogd en op de balans geboekt (bestaande uit € 841.734 aan vooruitbetaalde projectbijdragen en € 842.968 aan nog te betalen projectbijdragen). Om de juiste balanspositie per jaareinde te waarborgen, moet de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met dit bedrag worden verhoogd.

Per jaareinde moet € 4.988.521 beschikbaar 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:

Onderwerp	Bedrag
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. Voorgesteld wordt om hiervan € 486.366 toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat, om het tekort in deze reserve per 31 december 2024 aan te vullen. Daarmee resteert een nog te bestemmen resultaat van € 345.339. Dit resultaat bestaat uit de volgende posten:

Bestemming	Bedrag
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 (2° bestuursrapportage 2024)	€ -218.650
Totaal	€ 345.339

De bestuurscommissie EV besloot op 11 juni 2025 om aan het algemeen bestuur voor te stellen deze middelen te oormerken voor de Versnellingsaanpak Economisch Vestigingsklimaat 2025. Met deze Versnellingsaanpak wordt ingezet op vier strategische actielijnen:

- Een sterk aanbod voor dual-use* voor de defensie-industrie biedt economische kansen voor de regio. *Met dual-use wordt ingezet op technologieën uit de hoogwaardige maakindustrie die óók voor defensiedoeleinden kunnen worden gebruikt.
- Inzet op vergroting van de sociaal-economische weerbaarheid waarbij wordt bijgedragen een toekomstig sterk economisch vestigingsklimaat en brede welvaart.
- Inzet op het versterken van de hoogwaardige maakindustrie voor het verdienvermogen van de metropoolregio. Door in te zetten op talentontwikkeling voor de Mechatronica en Semicon worden specifieke

sectoren in de hoogwaardige maakindustrie versterkt.

- Sterkere positionering van het collectief van 21 gemeenten in Europa.

Ook besloot de bestuurscommissie EV op 11 juni 2025 om aan het algemeen bestuur voor te stellen om van de nog vóór medio 2025 respectievelijk medio 2026 concreet te bestemmen middelen in de Egalisatiereserve een bedrag van € 554.661 te oormerken voor deze Versnellingsaanpak. Het totale budget voor de Versnellingsaanpak bedraagt daarmee € 900.000.

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2024 en realisatie 2023

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

Lasten

De lasten in 2024 waren € 758.000 lager dan in 2023. Dit verschil wordt veroorzaakt door de volgende onderdelen:

Onderwerp	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Vershil
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 zijn het gevolg van 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 paragraaf 3.4.2 Bedrijfsvoering voor een toelichting op de werkzaamheden.



Ruimte om te werken

De MRDH investeert in de kwaliteit en toekomstbestendigheid van bedrijventerreinen in de regio. In Pijnacker-Nootdorp draagt de metropoolregio bij aan de ontwikkeling van bedrijventerrein Boezem-West en de Boezemvaart. Zo ontstaat ruimte voor duurzame groei van maakindustrie en groothandel. Vlaardingse ontvangt steun voor het uitvoeren van de visie op vijf bedrijventerreinen, met aandacht voor onder meer verduurzaming, bereikbaarheid en veiligheid.

Ook de Spaanse Polder krijgt – mede dankzij de MRDH – een kwaliteitsimpuls. Hier werkt Rotterdam met een nieuw Actieplan Bedrijfsruimte, met meer ruimte voor bedrijven die bijdragen aan de energietransitie en circulaire economie. De maatregelen zijn onderdeel van de Strategische Agenda van de MRDH, waarin bedrijventerreinen als motor voor economische groei en maatschappelijke transitie centraal staan.

2.4.2 Wat heeft het gekost?

Overhead (euro's)	Realisatie 2024	Vershil 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 overhead onderscheiden we twee soorten kosten: personele en materiële kosten. Onder de personele kosten vallen de salarislasten van leidinggevenden, secretaresses en medewerkers binnen de bedrijfsvoering – ook wel personele overhead salarislasten genoemd. De overige medewerkers vallen onder de directe salarislasten en worden verantwoord binnen de begrotingsprogramma's. De materiële kosten hebben betrekking op de kosten van de bedrijfsvoering.

De overhead vertoont een overschrijding van € 134.689 ten opzichte van de begroting. Dit bestaat uit een positief saldo van € 288.369 op de materiële overhead, veroorzaakt door activiteiten die zijn doorgeschoven, lager uitvielen of voordeliger

uitpakten dan begroot. De personele overhead salarislasten kent daarentegen een negatief saldo van € 423.058. Dit wordt grotendeels verklaard door kosten voor het opvangen van langdurig ziekteverzuim, het invullen van vacatures, de doorontwikkeling van MRDH Support en eerdere organisatorische keuzes.

Tegelijkertijd is er op het budget voor directe salariskosten binnen de programma's een onderschrijding van € 1.050.473. Het totaalsaldo van de salarislasten komt daarmee uit op een positief resultaat van € 627.415.

Voor een nadere toelichting op het resultaat, zie paragraaf 3.4.2 Bedrijfsvoering.

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Realisatie 2024	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire begroting 2024	Realisatie 2023
Ottrekking 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	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. De overheadkosten die samenhangen met de versterking van het economisch vestigingsklimaat worden gedekt uit de inwonersbijdrage. Door een overbesteding van € 134.689 op de overhead is extra dekking noodzakelijk.

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 bedroeg per 1 januari 2023 2.450.768 (begroting 2024).

Ad 2) De bezetting bedroeg per 31 december 2024 90,2 fte. Dit betreft uitsluitend medewerkers met een aanstelling bij de MRDH; externe inhuur is hierin niet meegenomen. De externe inhuur wordt verantwoord onder de indicator 'externe inhuur'. Het aantal inwoners van de MRDH bedroeg per 1 januari 2023 2.450.768 (begroting 2024).

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

Ad 4) De totale loonsom bedroeg in 2024 € 10,3 miljoen (zie paragraaf 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en personele overhead). De externe inhuur bedroeg in 2024 € 1.258.868, waarvan 4% afkomstig was van medewerkers uit MRDH-gemeenten.

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

3. Paragrafen

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 paragraaf 4.1 (Financiering) wordt vermeld, financiert de MRDH de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale ov-bedrijven. Dat brengt risico's met zich mee die in een extern onderzoek uit 2016 nader zijn geduid. Daaruit blijkt dat het noodzakelijk is om een reserve te vormen om de risico's af te dekken die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie heeft gegund aan de ov-bedrijven RET en HTM. Ook is meegewogen dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa. Het kredietrisico wordt beperkt, doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandelijks 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, wat resulteert in een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

Daarnaast financiert de MRDH investeringen in bussen, op grond van de verordening Bussenleningen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het bieden 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 maandelijks te betalen concessievergoedingen. Uitgaande van een worstcase-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 gebruikt als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (paragraaf 2.1.2). Hierdoor daalt de daarvoor benodigde bijdrage uit de BDU.

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

Risicoreservering financiering regionale ov-bedrijven per jaar (euro's)	Jaarrekening 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 Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) moeten de volgende kengetallen in de jaarrekening 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 niet van toepassing op de MRDH.

Bij de beoordeling van de kengetallen voor de netto schuldquote en de solvabiliteitsratio uit de voorgaande tabel is het belangrijk het volgende in acht te nemen. Meer dan 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen fondsen, met name de BDU verkeer en vervoer. Uit deze middelen mogen geen reserves worden gevormd. De saldi van deze fondsen op de balansdatum worden, conform het BBV, aangemerkt als vlottende schulden. Hierdoor geven de genoemde kengetallen voor de betreffende jaren geen volledig realistisch beeld van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt nader toegelicht in paragraaf 3.3 (Financiering en treasury).

De netto schuldquote geeft inzicht in de ontwikkeling van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen (lasten/baten begroting). Dit kengetal laat zien in welke mate rentelasten en aflossingen drukken op de exploitatie. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een quote inclusief en exclusief doorgeleende gelden, wat inzicht biedt in het aandeel van verstrekte leningen in de exploitatie en de invloed daarvan op de schuldenlast.

De solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als percentage van het totale vermogen en laat daarmee zien in hoeverre de MRDH in staat is om aan haar financiële verplichtingen te voldoen. De VNG hanteert een richtlijn van minimaal 20%.

Het kengetal structurele exploitatieruimte toont in hoeverre de structurele lasten worden gedekt door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen of de MRDH haar structurele lasten zelfstandig kan dragen, of dat structurele verhoging van baten of verlaging van lasten nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels met structurele middelen worden gedekt; een negatief percentage geeft aan dat structurele lasten deels met incidentele baten worden gedekt. De MRDH is volledig afhankelijk van de BDU.

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringsen

Toekomstige investeringen worden gepland en opgenomen in een investeringsplan. Deze plannen maken integraal onderdeel uit van de door het bestuur vast te stellen begroting of begrotingswijzigingen.

Afschrijvingen

Voor zover niet wettelijk geregeld, hanteert de MRDH de volgende uitgangspunten voor het afschrijvingsbeleid van materiële vaste activa, zoals vastgelegd in de Financiële verordening 2015.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

Activa met economisch nut en een aanschafprijs lager dan € 10.000 worden niet geactiveerd, met uitzondering van gronden en terreinen. Deze worden altijd geactiveerd.

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

- maximaal **tien jaar**: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- maximaal **tien jaar**: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- **vijf jaar**: telefooninstallaties;
- **drie jaar**: automatiseringsapparatuur;
- **tien jaar**: kantoormeubilair;
- maximaal **tien jaar**: straatmeubilair.

De eerste afschrijving van activa met economisch nut start op 1 juli van het jaar van aanschaf.

Gronden

De MRDH is eigenaar van meerdere percelen grond, of heeft daarop een recht van opstal in verband met de aanleg van tramlijnen. Volgens de meest recente opgave van het Kadaster betreft het de volgende percelen:

Nummer	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 Churcillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5	Rijswijk D 8038	Sir Winston Churcillaan	MRDH	geen	wegen
6	Rijswijk G 2984	Limpgerstraat/Limpergstraat 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 Churcillaan	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/Railinfratrust	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churcillaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churcillaan	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 Nightinggalestraat	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 Haaglanden	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Aan deze gronden zijn geen financiële verplichtingen verbonden.

Bedrijfsgebouw Westersingel

Sinds eind oktober 2017 is de ambtelijke organisatie van de MRDH gehuisvest aan de Westersingel 12 in Rotterdam. Het pand is gehuurd voor een periode van tien jaar. Voor de verbouwing en herinrichting is in 2017 een bedrag van € 1,2 miljoen geïnvesteerd. In 2019 volgde een investering in het parkeerterrein. Deze investeringen worden in tien jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud en heeft hiervoor contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

Overige materiële vaste activa

Bij de oprichting van de MRDH in 2015 zijn de kantoorinventaris en ICT-hardware voor niets overgenomen van het voormalig Stadsgewest Haaglanden. In 2017, bij de verhuizing naar het huidige pand, zijn investeringen gedaan in een nieuw datanetwerk en meubilair (totaal € 457.000). In 2018 volgden verdere investeringen in ICT, waaronder de vervanging van hardware, overstap naar een nieuwe provider, doorontwikkeling van het financiële systeem, en digitalisering van werkprocessen en bestuurlijke besluitvorming.

De komende jaren worden aanvullende investeringen verwacht in ICT, zoals nieuwe werkplekken (beeldschermen en dockingstations) en verbeterde vergaderfaciliteiten.

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 verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa, dat is uitbesteed aan gespecialiseerde partijen.

In 2019 is geïnvesteerd in meubilair en een terras, in 2022 in het kader van 'Het Nieuwe Werken' in kantoormeubilair en vergaderfaciliteiten, in 2023 in nieuwe koffiemachines en in 2024 zijn diverse veiligheidsmaatregelen geïmplementeerd. Deze laatste zijn als één totaalbedrag geactiveerd.

Haltevoorzieningen

Vanaf medio 2014 heeft de MRDH het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen, het beheer en onderhoud zijn voor rekening van de MRDH. Investeringen worden in vijf jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden gedekt uit reclameopbrengsten, waarvoor de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Het beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.

De boekwaarde van de haltevoorzieningen bedraagt per 31 december 2024: € 0.

3.3 Financiering en treasury

Deze paragraaf gaat in op de financiële positie en het financieringsgedrag van de MRDH.

Financiële positie

De financiële positie aan het begin en einde van 2024 is als volgt becijferd:

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	<u>1.068.480.636</u>	<u>971.048.167</u>
Benodigd op lange termijn	1.110.515.238	1.006.469.716
Materiële vaste activa	702.254	806.182
Financiële vaste activa	<u>1.067.709.055</u>	<u>970.278.795</u>
	<u>1.068.411.309</u>	<u>971.084.977</u>
Financieringsoverschot	<u>42.103.929</u>	<u>35.384.739</u>
Te weten		
Vlottende activa	726.230.704	597.023.792
Vlottende passiva	684.126.775	561.639.054
Werkkapitaal	<u>42.103.928</u>	<u>35.384.739</u>

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

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

Treasuryfunctie en -beleid

De treasuryfunctie richt zich op het sturen en beheersen van, verantwoording afleggen over en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities, inclusief de daaraan verbonden risico's. Dit gebeurt zodanig dat risico's worden geminimaliseerd en opbrengsten geoptimaliseerd.

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie zijn vastgelegd in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de bijbehorende ministeriële regelingen: de Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), de Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (BLDO). Het treasurybeleid van de MRDH is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2021. Dit statuut bevat de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen en richtlijnen.

De belangrijkste interne regelgeving omvat:

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

Hierin zijn uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen, bevoegdheden en de administratieve organisatie vastgelegd. Het Treasurystatuut is in 2020 geactualiseerd en was ook in 2024 van kracht.

De financieringsstructuur van de MRDH wordt grotendeels bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen. Deze middelen zijn eerder ontvangen, veelal van het Rijk. Omdat deze middelen in de praktijk eerder worden ontvangen dan uitgegeven, is er in de exploitatie doorgaans sprake van een goede liquiditeitspositie.

Toch is er sprake van een financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door twee factoren:

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

Financiering railinvesteringen

De MRDH financiert de activa en nieuwe investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET, voor zover de bijbehorende kapitaallasten via de railconcessie door de MRDH worden vergoed. Voorheen werden deze vervoerders rechtstreeks gefinancierd door de gemeenten Den Haag en Rotterdam. De rechtstreekse financiering door de MRDH zorgt ervoor dat, na opbouw van de benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar blijven voor de verkeer- en vervoeropgave in de regio.

Voor elke verstrekte lening, garantie of borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve wordt hiervoor de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van zestig basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet. De MRDH financiert deze leningen door zelf leningen aan te gaan voor hetzelfde bedrag en met een gelijke looptijd. Hiermee wordt renterisico uitgesloten.

Investeren in aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt

Om de groeiende mismatch tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt aan te pakken, investeert de MRDH ruim € 1,5 miljoen in vijf projecten die de aansluiting tussen onderwijs en werk verbeteren. De projecten richten zich van hetbasis- en voortgezet onderwijs tot mbo- en hbo-onderwijs en versterken toekomstbestendige vaardigheden in de regio.

Met financiële middelen ondersteunt de MRDH in Den Haag de Strategie Werken, Leren, Innoveren (WLI) gericht op innovatie en samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen, waar het Urban Living Lab Binckhaven als proeftuin voor innovatie een onderdeel van is. Ook draagt de MRDH bij aan het project 'Niemand langs de Kant', waarin Den Haag en Rotterdam samenwerken aan opleidingen op maat.

In Delft stimuleert Kickstart Lab ondernemerschap onder studenten. In Maassluis, Vlaarding en Schiedam bevordert 'Gaan voor een Baan' de samenwerking tussen scholen en werkgevers. Zo bouwt de regio aan een gekwalificeerde beroepsbevolking voor de toekomst.



Bussenleningen

De MRDH verstrekt busleningen op basis van de Verordening busleningen. Het doel hiervan is het faciliteren van adequate en betaalbare financieringsmogelijkheden voor vervoerders voor de transitie naar zero emissie-busvervoer.

Ook bij busleningen wordt voor iedere verstrekte lening een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. De in rekening te brengen marktconformiteitsopslag bedraagt minimaal zestig basispunten, afhankelijk van de solvabiliteit van de vervoerder. De MRDH financiert deze leningen eveneens door voor eenzelfde bedrag en looptijd leningen aan te trekken.

Voor een toelichting op de opbouw en het geraamde verloop van de risicoreserve, zie de paragraaf 3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing. Een specificatie van de per vervoerder verstrekte leningen en borgstellingen is hieronder opgenomen.

Leningen	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 voor de MRDH een wettelijke verplichting. Dit betekent concreet dat – met uitzondering van een beperkt werkkapitaal – alle beschikbare liquide middelen moeten worden aangehouden in de schatkist van het Rijk.

Uitzettingen

Ultimo 2024 beschikte de MRDH over een belegd vermogen van € 1.695,9 miljoen. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Uitzettingen	Belegd vermogen
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 totaalbedrag aan leningen aan regionale ov-bedrijven bedroeg ultimo 2024 € 1.067,7 miljoen. Over dit bedrag is € 21,8 miljoen aan rentebaten gerealiseerd. Voor hetzelfde bedrag is een lening opgenomen, waarvoor € 14,8 miljoen aan rentelasten is verantwoord. Het verschil tussen de rentebaten en -lasten wordt vrijwel volledig verklaard door de marktconformiteitsopslag op de verstrekte leningen.

De marktconformiteitsopslag wordt deels toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie voor de opbouw van deze reserve, paragraaf 3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing. Het resterende deel wordt ingezet als aanvullende dekking van de lasten binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (paragraaf 2.1.2). Hierdoor is een lagere bijdrage uit de BDU nodig.

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH loopt op de leningenportefeuille kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Aangezien de MRDH tot op heden uitsluitend leningen heeft afgesloten die – binnen de publieke taak – voor hetzelfde bedrag en met dezelfde looptijd zijn doorgeleend, is deze toetsing momenteel niet van toepassing.

Renterisico-norm en renterisico's	2024 Bedragen x € 1.000
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. Nieuwe 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 het maximum voor de netto vlottende schuld van de MRDH. Deze limiet is ingesteld om te voorkomen dat de MRDH te gevoelig wordt voor rentefluctuaties op kortlopende schulden. De limiet bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal. Wordt deze limiet drie opeenvolgende kwartalen overschreden, dan moet de MRDH dit melden aan de toezichthouder en een plan overleggen waarin staat hoe binnen één kwartaal weer aan de limiet wordt voldaan. In 2024 is de limiet niet overschreden.

Kasgeldlimiet 2024 Bedragen x € 1.000	Maand	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
Toegestane 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 of in bewaring gegeven geldmiddelen, obligaties of leningen niet beschikbaar zijn of niet worden afgelost omdat de wederpartij daartoe niet meer in staat is. Dit risico wordt uitgedrukt in een kredietrating.

In het Treasurystatuut van de MRDH en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen opgenomen voor de rating van partijen bij wie de MRDH middelen aanhoudt of belegt.

Voor alle beleggingen geldt minimaal een rating van A. Daarnaast moet de tegenpartij gevestigd zijn in een EU- of EER-lidstaat, waarbij het land ten minste een AA-rating heeft. Deze rating moet zijn toegekend door ten minste twee van de drie erkende ratingbureaus: Standard & Poor's, Moody's en Fitch.

Uit het overzicht van de aanwezige waarden, zoals hiervoor opgenomen bij uitzettingen, 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.

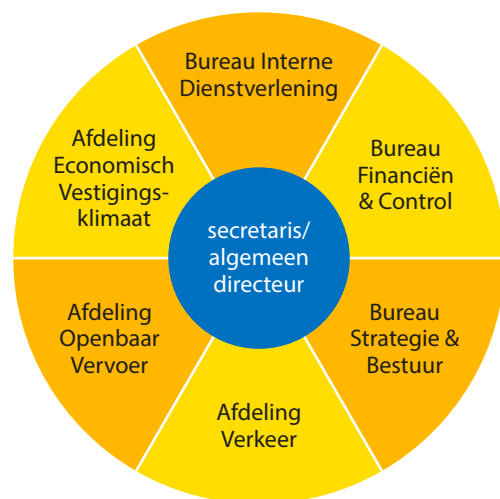
Voor de verstrekte leningen aan regionale ov-bedrijven is een specifiek risicobeheer opgesteld op basis van een uitgevoerde analyse. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing.

3.4 Bedrijfsvoering

3.4.1 MRDH-organisatie

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. De lijntaken zijn ondergebracht in de afdelingen Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. De stafdiensten 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 tevens de managementrol van het bureau Interne Dienstverlening (BID). De salarislasten van de secretaris-algemeen directeur zijn verdeeld conform de verdeling van de salarislasten van alle staffuncties: 20% wordt gedekt uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% uit de BDU verkeer en vervoer.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

Binnen deze afdelingen staat de uitvoering van de *programma's* Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De dagelijkse leiding ligt bij twee managers. De gezamenlijke formatieomvang bedraagt 52 fte, gelijk aan 2023. De personele inzet wordt volledig bekostigd uit de BDU verkeer en vervoer.

Afdeling Economisch Vestigingsklimaat (EV)

Deze afdeling richt zich op de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat. De dagelijkse leiding en realisatieverantwoordelijkheid liggen bij de manager. De formatie is, net als in 2023, vastgesteld op 10 fte. De kosten voor personele inzet worden gedekt uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

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

De stafdiensten van de MRDH zijn ondergebracht in drie bureaus. BFC omvat financiën & control en juridische zaken. BSB richt zich op strategie en public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID verzorgt HRM, ICT en facilitaire zaken en huisvesting. De gezamenlijke formatie bedraagt 32,6 fte, een toename van 3 fte ten opzichte van 2023. De stijging komt door de structurele toevoeging van de functies HRM-medewerker, HRM-adviseur en adviseur Informatiebeheer, vastgesteld door het dagelijks bestuur op respectievelijk 9 oktober 2023 en 15 januari 2024.

Structurele uitbreiding HRM

In 2017 lag de focus van de HRM-dienstverlening vooral op instandhouding. De dienstverleningsovereenkomst met de gemeente Rotterdam was hierop gebaseerd. Sindsdien is de MRDH gegroeid en is er een ambitieuze Strategische Agenda 2023-2026 opgesteld, die hoge eisen stelt aan de organisatie en haar medewerkers. De veranderende organisatie vraagt om versterking en doorontwikkeling van HRM-processen en -beleid. De nieuwe HRM-inzet richt zich nadrukkelijker op:

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

Een intensievere inzet van HRM is noodzakelijk om de genoemde ambities en omstandigheden te ondersteunen.

Structurele toevoeging functie adviseur Informatiebeheer

De MRDH blijft voortdurend werken aan het verbeteren van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. Sinds de oprichting zijn de informatiestromen aanzienlijk toegenomen en is voor de periode 2023–2026 een ambitieuze Strategische Agenda vastgesteld, die veel vraagt van de organisatie en haar medewerkers. Door digitalisering is informatiebeheer sterk in ontwikkeling en nemen de eisen op het gebied van informatieveiligheid toe. Kennis van de organisatie en haar werkprocessen is cruciaal om nieuwe ontwikkelingen effectief te kunnen vertalen naar de interne werkwijzen.

De noodzaak om te anticiperen op nieuwe of aangescherpte wet- en regelgeving op het gebied van informatiebeheer, gecombineerd met de huidige beperkte bezetting en het vertrek van externe inhuur, zorgt voor een opgave die groter is dan de beschikbare capaciteit. Deze situatie is in eerdere Planning & Control-producten toegelicht en is ook benoemd door de accountant in het kader van de jaarrekening-controle en in de managementletter 2023.

Om te voorkomen dat toekomstige ontwikkelingen niet tijdig opgepakt kunnen worden en risico's onvoldoende beheerst blijven, is besloten om het informatiebeheer vanaf 2024 structureel intern te organiseren. Een grotere inzet en betrokkenheid van een adviseur informatiebeheer bij de werkprocessen van de MRDH is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de gestelde ambities en randvoorwaarden.

De kosten voor deze functie worden voor 20% gedekt uit de inwonerbijdrage EV en voor 80% uit de BDU verkeer en vervoer. Zie paragraaf 2.4 Overzicht overhead voor een nadere toelichting op deze verdeelsleutel.

Directe salariskosten

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

Programma	Realisatie 2024	Verschil 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 staat in hoofdstuk 2, Programmaverantwoording.

Personele overheadsalarislasten en materiële apparaatslasten

Voor een overzicht van de personele overheadsalarislasten, de materiële apparaatslasten en de doorberekening daarvan naar de dekkingsbronnen BDU en inwonerbijdrage EV, verwijzen wij naar paragraaf 2.4 Overzicht overhead en 3.4.2 Bedrijfsvoering.

3.4.2 Bedrijfsvoering

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

Bestuurszaken

In 2024 is besluitvorming voorbereid om vergaderingen van de adviescommissies, bestuurscommissies en het algemeen bestuur via een streamingsdienst uit te zenden. Na diverse praktijktesten is het vanaf 2025 mogelijk om deze uitzendingen vanuit de eigen vergaderzaal te verzorgen.

Het jaar stond het hele jaar in het teken van de 10-jaarsevaluatie van de gemeenschappelijke regeling. Het team Bestuurszaken was intensief betrokken bij de voorbereiding, organisatie, uitwerking en het opstellen van het actieplan bij deze evaluatie.

Daarnaast is gewerkt aan een verdere inrichting van het openbaar bestuurlijk informatiesysteem van de MRDH. Dit systeem biedt inzicht in de Lange Termijn Agenda en toezeggingen.

ICT/DIV

De MRDH blijft zich richten op verbetering van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en zorgvuldig documentenbeheer. In 2024 is gestart met de migratie naar een gebruiksvriendelijker archiefsysteem, waarvan de afronding gepland staat in 2025. Daarnaast is begonnen met het opzetten van een systeem voor kwaliteitsmonitoring van het informatiebeheer.

In hetzelfde jaar heeft de archiefinspectie Rotterdam een inspectie uitgevoerd. Daarbij is beoordeeld in hoeverre het informatie- en archiefbeheer van de MRDH voldoet aan de Archiefwet zijn er aanbevelingen voor verbetering gedaan.

Het technische ICT-beheer is grotendeels uitbesteed aan de gemeente Den Haag. Dit betreft onder meer het beheer en de beveiliging van laptops en de werkplek- en gebruikersondersteuning. De operationele afspraken zijn vastgelegd in het Dossier Afspraken en Procedures (DAP), dat in 2024 is geactualiseerd.

De MRDH verzorgt zelf de werkplekondersteuning. Het netwerkbeheer (LAN en Wifi), inclusief beveiliging en levering van netwerkdiensten en apparatuur, is belegd bij een externe partij. Afspraken hierover zijn vastgelegd in een Service Level Agreement (SLA).

Overige personele lasten

In 2024 is de MRDH gestopt met het inkopen van HRM-dienstverlening bij de gemeente Rotterdam. Sinds 1 maart 2024 is deze dienstverlening intern georganiseerd. De MRDH beschikt nu over 1,0 fte Adviseur HRM en 1,0 fte Medewerker HRM. HRM is ondergebracht bij het Bureau Interne Dienstverlening. Deze wijziging is doorgevoerd vanwege de ambities van de MRDH op HRM-gebied. Door de interne organisatie is meer continuïteit en capaciteit beschikbaar tegen gelijke kosten.

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

In 2024 was er veel aandacht voor vitaliteit en het voorkomen van verzuim. Zo zijn een vitaliteitschallenge, de organisatiebrede training 'Grip op werkdruk' en stoel- en

voetreflexmassages georganiseerd. De MRDH werkt bovendien met een proactieve en preventieve aanpak samen met de arbodienstverlener, onder andere via coaching en preventieve afspraken met de casemanager of bedrijfsarts.

De doorontwikkeling van de organisatie is in 2024 voortgezet. Naast aandacht voor organisatiecultuur, omgangsvormen en (persoonlijke en team)ontwikkeling, is in het vierde kwartaal gestart met de voorbereiding van een traject in 2025. In dit traject staan versnelling van de doorontwikkeling en leiderschap in een veranderende organisatie centraal.

Financiën/Juridische Zaken

De interimcontrole en jaarrekeningcontrole zijn belegd bij de Gemeentelijke Accountantsdienst Den Haag (GAD). Daarnaast zijn 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 hecht veel waarde aan het welzijn en de vitaliteit van haar medewerkers. In 2024 stond een werkplekcoach ter beschikking voor vragen en advies over beeldschermwerk en inrichting van kantoor- en thuiswerkplekken. Gedurende het hele jaar zijn workshops en trainingen georganiseerd voor alle medewerkers.

Gezien de terugkeer van het thema werkdruk in de medewerkerstevredenheids-onderzoeken, was er opnieuw veel aandacht voor het bevorderen van een gezonde werkbalans.

In het kader van veiligheid zijn in 2024 de bedrijfshulpverleners (EHBO en BHV) opnieuw opgeleid en zijn alle veiligheidsmiddelen gecontroleerd en, waar nodig, vervangen.

Het MRDH-kantoor aan de Westersingel heeft een centrale ligging en biedt een inspirerende werkomgeving waar samenwerking, ontmoeting en verbinding centraal staan. Helaas trekt het gebouw de laatste tijd ook steeds vaker ongenode gasten aan. Na een aantal incidenten in 2023 is besloten een gespecialiseerde organisatie in te schakelen om de veiligheid te verbeteren. In het tweede en derde kwartaal van 2024 zijn verschillende maatregelen geïmplementeerd, waaronder het verhogen van de glasplaat bij de receptiebalie, het plaatsen van een extra kaartlezer bij de achterdeur en het afsluiten van alle trappenhuizen. Deze zijn nu alleen nog toegankelijk met een toegangspas. De laatste maatregel – de plaatsing van een roldeur in de entree-sluis – volgt in het eerste kwartaal van 2025. Hiermee wordt voorkomen dat onbevoegden zich in de sluis ophouden.

Begin 2024 vond een gesprek plaats met de verhuurder van het MRDH-kantoor. Daarbij is teruggeblikt op de afgelopen jaren en vooruitgekeken naar de toekomst. De MRDH heeft onder meer aangedrongen op verdere verduurzaming van het pand, bijvoorbeeld door de installatie van zonnepanelen. In het eerste kwartaal van 2024 zijn bovendien de nieuwe, volledig elektrische dienstauto's afgeleverd.

Communicatie en public affairs

De lobby-inspanningen in 2024 waren opnieuw gericht op het verkrijgen van extra middelen voor het openbaar vervoer, zowel incidenteel als structureel. Na de landelijke verkiezingen eind 2023 lag de focus op een sterke positie in het regeer-akkoord. Door een fout in de tekst van het akkoord verschoof deze focus naar het behoud van de Brede doeluitkering. De fout betrof de voorgenomen overheveling van SPUK's naar provincies en gemeenten, in combinatie met een korting van 10%. De MRDH richtte zich in de tweede helft van 2024 daarom primair op het behoud van de SPUK voor de Vervoerregio's – met succes. Het Rijk erkende het belang en de doelmatigheid van deze bekostiging, waardoor deze ook in de toekomst rechtstreeks naar de Vervoerregio's blijft gaan. Dankzij een strategische lobby, samen met partners, wist de MRDH op verschillende manieren het belang van investeringen in de regio onder de aandacht te brengen.

De manier waarop de MRDH communiceert is essentieel voor het draagvlak. Een belangrijk uitgangspunt is dat regionale samenwerking een gezicht krijgt. MRDH-bestuurders traden in 2024 regelmatig op als ambassadeurs van deze samenwerking, en de ambities uit 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, bijvoorbeeld bij de organisatie van bijeenkomsten over de toekomst van regionale samenwerking en de ontwikkeling van presentaties en animaties. Daarnaast speelde communicatie een belangrijke rol bij diverse inhoudelijke trajecten, zoals het participatietraject Oude Lijn, de ontwikkeling van Metropolitane Fietsroutes en de ontwikkeling van campussen.

In 2024 vierde de MRDH haar tienjarig bestaan. Er zijn verschillende ontmoetingen georganiseerd om de regionale samenwerking te hernieuwen en te versterken. De opkomst bij deze bijeenkomsten was wisselend, maar over het algemeen beter dan voor de coronapandemie. Het Metropoolcafé – waar raadsleden, bestuurders en stakeholders elkaar in informele setting ontmoeten – bleef een vast onderdeel van het jaarprogramma. Op 2 februari vond MRDHLive! plaats, een goed georganiseerd evenement waar inhoud en ontmoeting samenkwamen. Uit de evaluatie bleek echter dat de opkomst tegenviel, waardoor is besloten het concept in 2025 aan te passen.

Tot slot zijn de corporate communicatiemiddelen, zoals het MRDH Journaal, presentatiemiddelen en andere uitingen, geactualiseerd en is geïnvesteerd in monitoring en ontwikkeling van (social)media voortgezet.

Personele en materiële overhead totaal

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

MRDH TOTAAL OVERHEAD	Realisatie 2024	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024
Personele overhead (salarislasten)	5.180.948	423.058	4.757.890
Materiële 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 wordt als volgt verklaard:

- In 2024 was het noodzakelijk om tijdelijk externe ondersteuning in te huren. Dit had te maken met het opvangen van werkzaamheden van een aantal langdurig zieken, afwezigheid door zwangerschap en een detachering. Deze inhuur was nodig om grote vertragingen in werkprocessen te voorkomen. Ondanks gedeeltelijke (ziekte)uitkeringen en een detacheringsvergoeding leidde dit per saldo tot € 158.304 aan extra kosten. Deze kosten waren op voorhand niet voorzien.
- Per 1 april 2024 is het regionale MRDH-traineeprogramma beëindigd. Voor trainees is geen apart budget beschikbaar binnen de personele overhead. De salarislasten passen wel binnen de totale loonkosten van de MRDH-organisatie. De lasten worden toegerekend aan het organisatieonderdeel waar de trainee is ingezet. In 2024 is dat het traject rond interne organisatieontwikkeling en organisatiecultuur. Voor de overhead komt dit in 2024 neer op € 15.022.
- Het management van de MRDH heeft in voorgaande jaren keuzes gemaakt die effect hebben op de bezetting van bedrijfsvoeringsfuncties. Deze keuzes moeten passen binnen de totale loonkosten van de organisatie. Voorbeelden zijn de uitbreiding van de financiële afdeling (stafafdeling BFC), de toevoeging van een strategisch adviseur aan stafafdeling BSB, en eerder gemaakte afspraken

over bijvoorbeeld outplacementtrajecten. Deze hebben in 2024 geleid tot € 182.550 aan extra kosten.

- In 2023 is MRDH Support gestart. Hiermee ondersteunt de MRDH de 21 aangesloten gemeenten bij het behalen van de doelen uit de Strategische Agenda 2023–2026. Aan het begin van 2024 bleef het aantal opdrachten achter bij de beschikbare capaciteit. In de loop van het jaar nam het aantal opdrachten toe en 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 vastgesteld, is de uitgangspositie dat medewerkers van MRDH Support in dienst zijn van de MRDH en dat het programma kostendekkend wordt uitgevoerd. Bij onderbenutting ligt het financiële risico bij de MRDH. In 2024 is dit tekort € 67.182.

Materiële overhead

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

- Binnen de kostencategorie ICT/DIV is sprake van een onderschrijding van € 98.370. Dit komt met name doordat de migratie naar een nieuw, gebruiksvriendelijk archiefsysteem niet in 2024 is afgerond, maar pas begin 2025 wordt voltooid. Zie ook paragraaf 3.4.4 Bedrijfsvoering, informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer voor een uitgebreider verslag en doorkijk naar 2025.
- Binnen de kostencategorie Communicatie en Public Affairs is sprake van een overschrijding van € 15.070. Dit betreft een mix van positieve en negatieve afwijkingen. De hogere lasten hangen vooral samen met de 10-jaarsevaluatie van de gemeenschappelijke regeling en de Strategische Agenda. Daartegenover stonden lagere kosten voor specialistische inhuur.
- De kostencategorie Financiën/Juridische zaken laat een onderschrijding zien van € 50.069. De uitgaven voor het inhuren van externe experts vielen lager uit, vooral omdat de implementatie van de BBV-notitie (Besluit Begroting en Verantwoording) sneller kon worden afgerond dan verwacht. Ook de kosten voor bezwaarafhandeling en juridische adviezen lagen lager dan begroot. Daarentegen waren de accountantskosten juist hoger.

- Er is er een onderschrijding van € 54.011 binnen de kostencategorie Huisvesting/facilitaire zaken is grotendeels toe te schrijven aan een lagere huurindexatie dan in eerdere jaren. Op de overige deelbudgetten zijn zowel kleine meevallers als tegenvallers te zien.
- Binnen de kostencategorie Overige personele lasten is er een onderschrijding te zien van € 22.151. De belangrijkste oorzaken zijn een daling van het woon-werkverkeer, minder uitgaven aan opleidingen en trainingen, en een lagere eindafrekening voor het MRDH-traineeprogramma vanwege het voortijdig stoppen van enkele trainees. Ook de overige personeelskosten vielen lager uit. Daarentegen vielen de kosten voor de inhuur van HRM-diensten hoger uit, doordat de implementatie van de nieuwe HRM-functies later startte dan voorzien. Hierdoor was nog een vergoeding verschuldigd op basis van de dienstverleningsovereenkomst. Ook de wervings- en selectiekosten vielen hoger uit, mede door de krappe arbeidsmarkt en het specialistische karakter van functies. In 2024 is gestart met de ontwikkeling van een eigen vacatureplatform, dat in 2025 wordt gelanceerd. Dit moet toekomstige kosten drukken.
- Binnen de kostencategorie Bestuurszaken worden de uitgaven voor vergaderingen, bijeenkomsten en publicaties verantwoord. De onderschrijding van € 41.967 komt vooral doordat er minder externe vergaderlocaties zijn gehuurd dan vooraf gedacht, of doordat de kosten hiervoor lager waren.
- Waar nodig worden deelbudgetten voor 2025 aangepast op basis van de realisatiecijfers over 2024.

Doorbelasting overhead projecten

De MRDH voert namens vier gemeenten het abri-project uit. Vanuit voortschrijdend inzicht is besloten om een deel van de overheadkosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In de begroting 2024 is hiermee geen rekening gehouden. Dit levert een meevaller op van € 36.871.

Personele en materiële overhead Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat

Hieronder volgen de overzichten van de verdeling van de hierboven verantwoorde overheadkosten over de Vervoersautoriteit (gedekt uit de rijksbijdrage BDU verkeer en vervoer), Economisch Vestigingsklimaat (gedekt uit de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat) en een incidentele bijdrage uit de reserve Interne Kwaliteitsverhoging. De materiële overheadkosten worden voor 20% gedekt uit de inwonerbijdrage EV en voor 80% uit de BDU verkeer en vervoer. Zie paragraaf 3.4.1 MRDH-organisatie voor een toelichting op de verdeling van de personele overheadlasten.

Overhead Vervoersautoriteit	Realisatie 2024	Vershil 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	Vershil 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 vormen ernstige maatschappelijke problemen die burgers, bedrijven en overheden financieel kunnen schaden. Ook binnen onze organisatie zijn er risico's op dit vlak. Door deze risico's actief te analyseren, kunnen we gerichte keuzes maken om ze zoveel mogelijk te voorkomen.

Uitgangspunten bij fraude- en integriteitsrisico's

De MRDH accepteert geen enkele vorm van fraude of integriteitsschending en voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. We gaan ervan uit dat onze medewerkers integer handelen. Tegelijkertijd beperken we, uit zorgvuldigheid, de gelegenheid tot misstanden zoveel mogelijk met diverse interne beheersmaatregelen: preventief, detectief, repressief en correctief.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het besturen en beheersen van processen en risico's. Met de inwerkingtreding van de rechtmatigheidsverantwoording vanaf boekjaar 2023 krijgt het beheersen van fraude- en integriteitsrisico's meer aandacht. Zo wordt de verantwoording aan het algemeen bestuur over frauderisico's structureel geborgd binnen de organisatie.

Beleidsnota fraudepreventie en frauderisicoanalyse

De MRDH is wettelijk verplicht zorg te dragen voor een interne toetsing op de getrouwheid van de informatieverstrekking en de rechtmatigheid van beheershandelingen. Deze zorgplicht is uitgewerkt in het *Interne controleplan MRDH 2024* en de beleidsnota *Fraudepreventie*, inclusief de frauderisicoanalyse. Het managementteam stelde deze beleidsnota medio maart 2024 vast voor onbepaalde tijd. Indien nodig wordt de nota geactualiseerd op basis van nieuwe fraudecasus, integriteitsincidenten of ontwikkelingen binnen de P&C-cyclus.

De frauderisicoanalyse wordt jaarlijks geactualiseerd via de jaarrekening. Deze frauderisicoanalyse beschrijft de belangrijkste frauderisico's voor de MRDH, beoordeeld op kans en impact. Ook bevat deze een inschatting van het overall risico en bijbehorende preventieve, detectieve, repressieve en correctieve beheersingsmaatregelen.

Integriteitsbeleid

Het integriteitsbeleid van de MRDH is gebaseerd op dat van de gemeente Rotterdam en vastgelegd in het personeelshandboek. Dit beleid omvat onder meer een gedragscode voor medewerkers. De code geeft richting bij het hanteren van normen en waarden en maakt duidelijk wat binnen de MRDH wel en niet toelaatbaar is. Medewerkers leggen een ambtseed of -belofte af, beschikken over een actuele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG), en melden alle nevenactiviteiten die mogelijk het belang van de MRDH raken.

Maatregelen ter voorkoming van fraude

De MRDH past verschillende maatregelen toe om fraude te voorkomen. Hiervoor zijn heldere procedures opgesteld en is functiescheiding ingevoerd op processen waar fraudegevoeligheid aanwezig is, zoals het treasury- en betalingsproces en bij de beoordeling en toekenning van subsidies. In de jaarlijkse (verbijzonderde) interne controle wordt de werking van deze beheersmaatregelen getoetst.

Binnen de MRDH wordt gebruikgemaakt van zowel hard als soft controls.

- **Hard controls** zijn interne beheersingsmaatregelen die gewenst en ongewenst gedrag direct of indirect afdwingen, bijvoorbeeld via functiescheiding of interne controlemaatregelen.
- **Soft controls** sturen het gedrag van medewerkers en de organisatiecultuur. Voorbeelden zijn: de MRDH-kernwaarden, het stimuleren van aanspreekbaarheid tussen collega's en management, en het bevorderen van integriteit, motivatie en normbesef.

Het doel van soft controls is een motiverende en stimulerende werkomgeving te creëren waarin de persoonlijke doelen van medewerkers aansluiten bij de organisatiedoelen – zogenoemde doelcongruentie. Voorbeelden zijn de 'tone at the top', de gedragscode, kernwaarden, integriteitsregeling, klokkenluidersregeling, de beleidsregeling ongewenst gedrag, en het jaarlijks agenderen van de frauderisicoanalyse.

Omgang met (vermoedens van) fraude of integriteitsschendingen

Medewerkers die een vermoeden hebben van fraude, corruptie of andere integriteitsschendingen kunnen zich wenden tot hun leidinggevende of een vertrouwenspersoon. In 2024 maakte de MRDH gebruik van een externe, onafhankelijke vertrouwenspersoon. Daarnaast wordt, als uitwerking van de beleidsnota Fraudepreventie, een apart frauderesponseplan opgesteld. Dit plan dient als draaiboek voor het geval er, ondanks de getroffen maatregelen, toch sprake is van fraude.

Meldingen in 2024

In 2024 zijn bij het dagelijks bestuur en het managementteam geen (vermoedens van) fraude of integriteitsschendingen gemeld door medewerkers. Ook bij de vertrouwenspersonen zijn geen meldingen binnengekomen.

3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

In 2024 heeft de archiefinspectie, net als in 2022, een rapport uitgebracht met aanbevelingen. Om de processen voor informatiebeheer structureel te verbeteren, is per 1 januari 2024 een vaste informatiemanager aangesteld. Voorheen werd deze functie ingevuld via externe inhuur.

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

Archiefinspectie 2024

De inspectie formuleerde vijf hoofdaanbevelingen die de MRDH zal opvolgen:

1. **Oprichting en structurering van een Strategisch Informatieoverleg (SIO)**
In 2025 wordt geïnventariseerd wie aan het overleg deelnemen, waarna het overleg wordt ingericht.

2. **Optimalisatie van de archiefruimte of externe uitplaatsing van analoge informatieobjecten**

De huidige archiefruimte voldoet niet aan alle veiligheidscriteria. Daarom zijn offertes opgevraagd voor externe opslag van fysieke archieven.

3. **Ontwikkeling en implementatie van een kwaliteitssysteem voor informatiebeheer**

De opzet is in 2024 gestart en de implementatie is in volle gang. De afronding is gepland in 2025.

4. **Uitwerking en implementatie van informatiebeheerplan, handboek vervanging, applicatielandschap en metadataschema**

Hieraan wordt actief gewerkt, met aandacht voor zowel beleid als praktische toepassing.

5. **Inrichting van de hotspot-monitor**

Deze wordt opgenomen in het Strategisch Informatieoverleg (SIO).

SharePoint-project

Conform de ICT-roadmap 2024 is ingezet op migratie naar SharePoint. Dit project draagt bij aan betere samenwerking, gestructureerd documentbeheer en efficiëntere werkprocessen. SharePoint biedt verbeterde toegankelijkheid, versiebeheer en centrale opslag van documenten.

Een belangrijk onderdeel van het project is de automatische archivering. Daarmee worden documenten op uniforme en veilige wijze opgeslagen, in lijn met geldende wet- en regelgeving en interne richtlijnen. Dit versterkt de transparantie en toekomstbestendigheid van de informatiehuishouding.

De afronding van het project staat gepland voor het eerste kwartaal van 2025. Daarna werkt de gehele organisatie met SharePoint en automatische archivering.

Informatiebeveiliging

In 2024 is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) gestart met de inventarisatie van nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van informatie-

beveiliging, zoals de BIO2 en de NIS2-richtlijn. De BIO2 stelt strengere eisen aan de beveiliging van overheidsinformatie. De NIS2-richtlijn is gericht op het versterken van de cyberweerbaarheid van essentiële en belangrijke sectoren. Dit betekent dat de MRDH aanvullende maatregelen moet nemen op het gebied van risicobeheer, monitoring en incidentrespons. In de komende periode wordt onderzocht welke stappen nodig zijn om aan deze verplichtingen te voldoen en de informatie-beveiliging verder te versterken.

Kwaliteitssysteem

De MRDH is in 2024 gestart met de implementatie van een kwaliteitssysteem voor ICT. Dit systeem draagt bij aan een gestructureerde en continue verbetering van ICT-processen en waarborgt daarmee betrouwbaarheid, efficiëntie en veiligheid. Het systeem ondersteunt de standaardisatie van werkwijzen, het risicobeheer en de verdere optimalisatie van ICT-dienstverlening binnen de organisatie. De volledige ingebruikname staat gepland voor 2025. Vanaf dat moment zal het systeem een centrale rol spelen in het beheer en de ontwikkeling van de ICT-omgeving van de MRDH.

E-docs-upgrade

Met de overstap naar het nieuwe Document Management Systeem (DMS) blijft het oude systeem, E-docs, beschikbaar als archiefomgeving voor afgeronde dossiers. Om de veiligheid en toegankelijkheid van deze omgeving te blijven garanderen, is in 2024 gestart met een noodzakelijke upgrade. De afronding van deze upgrade staat gepland voor begin 2025.

ICT-risicobeheer en continuïteit

In 2024 heeft de MRDH actief ingezet op het beheersen van ICT-risico's en het waarborgen van de continuïteit van haar systemen. Er hebben zich geen ernstige verstoringen of beveiligingsincidenten voorgedaan. Daarnaast is de migratie naar SharePoint in gang gezet, om een meer gestructureerde werkwijze en automatische archivering te realiseren.

Op het gebied van informatiebeveiliging en privacy worden de ontwikkelingen rond de BIO2- en NIS2-wetgeving nauwgezet en nauwlettend gevolgd. De MRDH past de richtlijnen van de AVG toe bij de verwerking van persoonsgegevens en bij het afhandelen van informatieverzoeken.

Een formele audit op de nalevingtoepassing van de AVG heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden. Vanwege beperkte capaciteit, maar 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 derde en vierde kwartaal 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 kernbegrip van goed openbaar bestuur. Burgers en bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat overheden publieke middelen op rechtmatige wijze verwerven en besteden. Overheden treffen daarom zelf maatregelen binnen hun organisatie die deze waarborg bieden. Daarnaast stelt de regelgeving eisen aan de interne en externe controle op rechtmatigheid. De in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties moeten rechtmatig tot stand zijn gekomen, in overeenstemming met de begroting en de geldende wet- en regelgeving, waaronder de verordeningen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Tot en met verslagjaar 2022 gaf de accountant in de controleverklaring een oordeel over zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid van de jaarrekening. Door een wetswijziging legt het dagelijks bestuur vanaf verslagjaar 2023 zelf verantwoording af over de rechtmatigheid. Doel daarvan is het versterken van het bestuurlijke gesprek tussen het dagelijks en algemeen bestuur over rechtmatig handelen.

De rechtmatigheidsverantwoording is daarmee een verantwoording van het dagelijks bestuur aan het algemeen bestuur. De accountant beoordeelt of de informatie in deze verantwoording juist en volledig is (getrouwheid). Sinds verslagjaar 2023 geeft de accountant uitsluitend nog een oordeel over de getrouwheid van de jaarrekening als geheel. De rechtmatigheidsverantwoording maakt hier onderdeel van uit. Het algemeen bestuur mag er daarom op vertrouwen dat de accountant toeziet op de juistheid en volledigheid van deze verantwoording. Daarnaast blijft de accountant, ondanks deze wijziging, wel een oordeel geven over de rechtmatige besteding van de specifieke uitkeringen van het Rijk.

De belangrijkste bevindingen met betrekking tot rechtmatigheid worden hieronder weergegeven. Hierbij zijn de Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV en het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2024, zoals vastgesteld door het algemeen bestuur op 6 december 2024, als uitgangspunt genomen.

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 (artikel 3, lid 1 van de verordening), maar pas op 8 september 2023. Dit vormt een formele onrechtmatigheid, maar heeft geen financiële gevolgen die van invloed zijn op de rechtmatigheidsverantwoording over 2024.

Naleving rechtmatigheidscriteria voor de rechtmatigheidsverantwoording

Voor het oordeel van het dagelijks bestuur over de rechtmatigheid van het financieel beheer in 2024 zijn drie criteria van toepassing:

1. het begrotingscriterium;
2. het misbruik- en oneigenlijk gebruikcriterium (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 op gelijke wijze opgenomen in het Controleprotocol accountantscontrole en rechtmatigheidsverantwoording MRDH jaarrekening 2024. Van begrotingsonrechtmatigheid is sprake 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 onderschrijdingen van lasten of investeringsbudgetten en/of lagere of hogere baten dan begroot de begroting niet tijdig met begrotingswijzigingen is aangepast.

Ad a: Begrotingsoverschrijding van 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 kostendekkende 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 begrotings-overschrijding van de lasten op enkele subtotalen. De totale begrotingsoverschrijding van de lasten op het niveau van de subtotalen bedraagt € 134.689.

Alleen de overschrijdingen van de lasten op subtotale niveau die de rapportagetolerantie van € 125.000 (zoals vastgesteld door het algemeen bestuur) overschrijden, worden hieronder toegelicht.

Programma	Sub-totalen	Begrotings-overschrijding	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 salarislaster 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 zijn gedekt door een besluit van het algemeen bestuur, genomen vóór 31 december van het verslagjaar, zijn onrechtmatig en tellen mee in de rechtmatigheidsverantwoording.

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

Ad c) Onderschrijdingen van lasten of investeringsbudgetten of afwijkingen in baten

Over- of onderschrijdingen van baten en onderschrijdingen van lasten of investeringen vormen op zichzelf geen begrotingsonrechtmatigheden. Dat is pas het geval als deze afwijkingen niet tijdig in de (bijgestelde) begroting zijn verwerkt, oftewel: niet tijdig zijn gemeld aan het algemeen bestuur. Wat als ‘tijdig’ wordt beschouwd, is afhankelijk van interne afspraken tussen het dagelijks en het algemeen bestuur over de rapportage van afwijkingen en aanpassing van de begroting.

Binnen de MRDH geldt dat afwijkingen tijdig zijn gemeld als ze in de jaarrekening worden toegelicht door het dagelijks bestuur. Deze afspraak houdt verband met het feit dat de MRDH in de uitvoering vaak afhankelijk is van externe partijen (zoals subsidieontvangers), waardoor het niet altijd mogelijk is om afwijkingen eerder te signaleren.

In de jaarrekening 2024 zijn de betreffende (begrotings)afwijkingen uitgebreid toegelicht in de programmaverantwoording. Daarmee is voldaan aan de eis van tijdige melding aan het algemeen bestuur en tellen deze afwijkingen niet mee als 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 overheidsmiddelen 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 inkoop 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 aanbesteedt 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 financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen (publiekrechtelijke organisaties), deelnemingen (vennootschappen), of om stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

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

- een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen in geval van faillissement van de verbonden partij;
- aansprakelijk kan worden gesteld door derden als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Partijen die jaarlijks een subsidie ontvangen zonder dat daar juridische afdwingbare verplichtingen tegenover staan, worden niet als verbonden partij aangemerkt.

Verbonden partijen voeren doorgaans taken uit met een publiek belang en leveren een belangrijke bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

De MRDH heeft drie verbonden partijen: HTM Personenvervoer N.V., RET N.V. en Zuid-Holland Bereikbaar. Deze zijn onder te verdelen in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen (vanaf 2022: Zuid-Holland Bereikbaar).

De MRDH neemt sinds 2022 deel aan de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar, een stichting waarin alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd. Binnen deze organisatie wordt het programma Zuid-Holland Bereikbaar uitgevoerd, een gezamenlijke en langjarige bereikbaarheidsaanpak van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Den Haag, de MRDH, ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam. Dit programma bouwt voort op de samenwerking zoals die tot eind 2021 plaatsvond via De Verkeersonderneming, Bereik! en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland.

In de volgende tabel zijn de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens van de drie verbonden partijen opgenomen.

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

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

Naam	Zuid-Holland Bereikbaar
Vestigingsplaats	Statutair Rotterdam, feitelijk Delft
Visie	De samenwerking tussen partijen is gericht op de realisatie van het gezamenlijke Programma Zuid-Holland Bereikbaar (hierna: Programma ZHB). Dit programma heeft als doel de bereikbaarheid in de provincie Zuid-Holland te waarborgen (beperken van hinder tot een acceptabel niveau) en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie door het stimuleren van duurzame gedragsverandering. Wat gezamenlijk beter kan worden georganiseerd of uitgevoerd, pakken de partners samen op. Hierbij maken zij gebruik van innovatieve oplossingen die afzonderlijk niet ontwikkeld of gerealiseerd kunnen worden.
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 MRDH draagt financieel bij aan de werkzaamheden die zijn opgenomen in het Jaarplan. Dit betreft de bekostiging van zowel een exploitatiebudget als een werkbudget. Conform de afspraken tijdens het BO MIRT op 25 en 26 november 2020 bedraagt het totale exploitatiebudget € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 tot en met 2026. Hiervan komt 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor rekening van de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget wordt jaarlijks vastgesteld via het jaarplan van Zuid-Holland Bereikbaar en bedraagt voor de MRDH in 2025 € 616.666. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, subprogramma Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, subprogramma 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 een risico op overbesteding (meer geld uitgeven dan beschikbaar is). Zodra dit risico zich voordoet, moet overeenkomstig de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) toestemming worden gevraagd aan de deelnemende partijen. Daarmee wordt het risico beheerst.
Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens zijn vastgelegd in een Werkplan en worden jaarlijks uitgewerkt in een Jaarplan. Conform de SOK is het eerste Werkplan vastgesteld voor de periode 2022–2024. In het BO MIRT van 6 en 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 Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) tot een voorstel te komen voor de (verdere) financiering van ZHB voor de periode 2026–2030. Daarbij wordt ook gekeken naar de noodzaak en mogelijkheden om indexeringsafspraken te maken. Tevens worden afspraken gemaakt over de wijze waarop de samenwerkende moederorganisaties invulling geven aan de detachering van personeel naar ZHB.
Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een Jaarplan opgesteld. Uiterlijk in mei van ieder jaar levert de stichting een jaarrekening over het voorafgaande boekjaar aan, voorzien van een goedkeurende controleverklaring van een externe accountant. De Raad van Toezicht stelt deze jaarrekening vervolgens vast. De aldus vastgestelde jaarrekening en bijbehorende accountantsverklaring worden uiterlijk op 1 juli van het betreffende jaar ter kennis gebracht van de deelnemende partijen.
Programma en activiteit	Programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

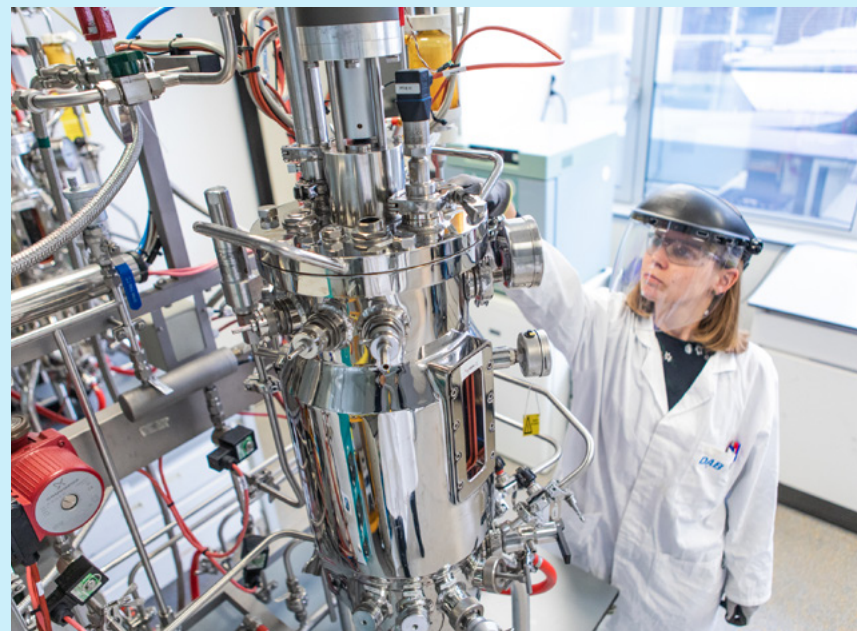
3.6 Subsidies

Op grond van de Financiële verordening MRDH 2015 wordt in deze paragraaf een overzicht gegeven van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen, voor zover deze niet zijn verstrekt op basis van een bestaande verordening. De Subsidieverordening Vervoersautoriteit bevat de spelregels voor subsidieverlening binnen de MRDH. Vrijwel alle subsidies 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.



Samen investeren in innovatie

De MRDH en InnovationQuarter hebben hun samenwerking voor de periode 2024-2026 verstevigd. Jaarlijks stelt de MRDH ruim € 980.000 beschikbaar om het innovatieve mkb in de regio te ondersteunen. Doel is om bedrijven te helpen sneller technologische oplossingen te ontwikkelen en op de markt te brengen, met focus op de maatschappelijke transities rond energie, klimaat en zorg.

Via programma's zoals Energie & Klimaat en ZorgTech zet InnovationQuarter in op de groei van het aantal start-ups en scale-ups, én staat hen bij in de zoektocht naar betere financiering. De samenwerking draagt bij aan een slimmer, duurzamer en gezonder ecosysteem en versterkt het economisch vestigingsklimaat in de regio. Daarmee sluit deze inspanning direct aan bij de Strategische Agenda 2023-2026 van de MRDH.

Met betrekking tot het verslagjaar 2024 zijn in dit kader de volgende subsidies verleend:

Soort subsidie	Begrotings-programma	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	Innovation-Quarter	€ 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 vereist op grond van de Wet open overheid (Woo) maakt de MRDH veel documenten al actief openbaar. Het gaat onder andere om:

- 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.

In 2024 is het aantal Woo-verzoeken bij de MRDH toegenomen. Een van de oorzaken lijkt te liggen in een misvatting rondom de Wet lokaal spoor. Twee vervoerders (RET en HTM) zijn door de MRDH aangewezen als beheerder van het spoor op basis van de Wet Lokaal Spoor en geven namens de MRDH vergunningen af aan derden, om werkzaamheden in de nabijheid van het spoor uit te voeren. In de praktijk blijkt de publicatie van deze vergunningen tot verwarring te leiden, omdat wordt gedacht dat de MRDH zelf de werkzaamheden gaat uitvoeren. Dit leidt tot Woo-verzoeken.

De MRDH probeert het aantal Woo-verzoeken te beperken door duidelijkere toelichtingen te geven bij publicaties.

Ook het aantal Woo-verzoeken om zienswijzen is toegenomen. Dit zijn verzoeken van andere overheden die voornemens zijn stukken openbaar te maken waarbij de MRDH betrokken is.

De toename van beide soorten verzoeken leidt tot een extra belasting van de ambtelijke organisatie.

Om efficiënter te kunnen reageren op Woo-verzoeken is een digitaal systeem in gebruik genomen dat het geautomatiseerd anonimiseren van documenten – bijvoorbeeld in verband met privacy – eenvoudiger maakt.



Deel 2

Jaarrekening

4. Overzicht van baten en lasten

4.1 Overzicht van baten en lasten per programma

Staat van baten en lasten	Realisatie 2024	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2024	Gewijzigde begroting 2024	Primaire begroting 2024	Realisatie 2023
Lasten					
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
Baten					
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 programma-verantwoordingen 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

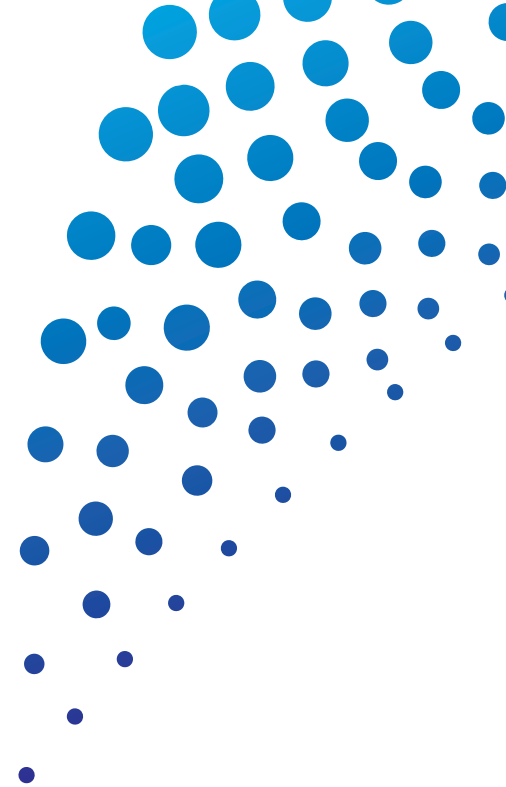
Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de exploitatie materieel in evenwicht is. Dat wil zeggen dat de structurele lasten worden gedekt door structurele baten. De incidentele baten en lasten tellen niet mee voor een materieel sluitende exploitatie.

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 Programma's	Realisatie 2024				
	Lasten	Baten	Dotaties	Onttrekkingen	Saldo
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer					
Subsidie SOV-herijkingcompensatie	€ 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 infrastructurele projecten	€ 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 de 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 toezichthoudende 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	Verschil 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 gemaakt om aan te geven welk taakveld het betreft.

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 bedragen x € 1	2024 C. Mourik	2023 C. Mourik
Functiegegevens	secretaris-algemeen directeur	secretaris-algemeen directeur
Aanvang en einde functie vervulling 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>	<i>€ 199.161</i>	<i>€ 171.735</i>
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.

5. Balans 2024

ACTIVA	31-12-2024	31-12-2023
Vaste activa (art. 33)		
Materiële vaste activa (art. 35)	€ 702.255	€ 806.182
Investerings met economisch nut	702.255	806.182
Financiële vaste activa (art. 36)	€ 1.067.709.055	€ 970.278.795
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen	491.526.478	446.001.729
Overige langlopende leningen	576.181.576	524.276.065
Totaal vaste activa	€ 1.068.411.310	€ 971.084.977
Vlottende activa (art. 37)		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	673.387.024	520.771.995
Vorderingen op openbare lichamen	40.021.824	45.867.940
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	628.229.817	467.526.672
Overige vorderingen	5.135.383	7.377.383
Liquide middelen (art. 40)	50.148	50.000
Banksaldi	50.148	50.000
Overlopende activa (art. 40a)	€ 52.793.532	€ 76.201.797
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	27.079.898	39.039.798
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 activa	€ 1.794.642.014	€ 1.568.108.769

PASSIVA	31-12-2024	31-12-2023
Vaste passiva (art. 41)		
Eigen vermogen (art. 42/43)	€ 42.034.603	€ 35.421.549
Algemene reserve	0	0
Bestemmingsreserves	41.202.899	34.516.770
Gerealiseerde resultaat	831.704	904.779
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	€ 1.068.480.636	€ 971.048.167
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.067.699.386	970.266.917
Waarborgsommen	781.250	781.250
Totaal vaste passiva	€ 1.110.515.239	€ 1.006.469.716
Vlottende passiva (art. 47)		
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	€ 36.452.828	€ 18.327.738
Overige schulden	36.452.828	18.327.738
Overlopende passiva (art. 49)	€ 647.673.947	€ 543.311.316
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	125.999.765	137.243.247
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
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	19.699.752	1.879.680
Totaal vlottende passiva	€ 684.126.775	€ 561.639.054
Totaal passiva	€ 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 van de baten en lasten inzake de specifieke uitkeringen op grond van art. 17 Financiële-verhoudingswet.
2. De financiële rechtmatigheid waaronder het voorwaardencriterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik-criterium omvat het volgende:
 - a. voor het voorwaardencriterium 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 paragraaf 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.
4. 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 aanschafkosten 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 wordt 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:

- maximaal tien jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen; maximaal tien jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- vijf jaar: telefooninstallaties;
- drie jaar: automatiseringsapparatuur;
- tien jaar: kantoormeubilair;
- 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.

Vlottende 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 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.

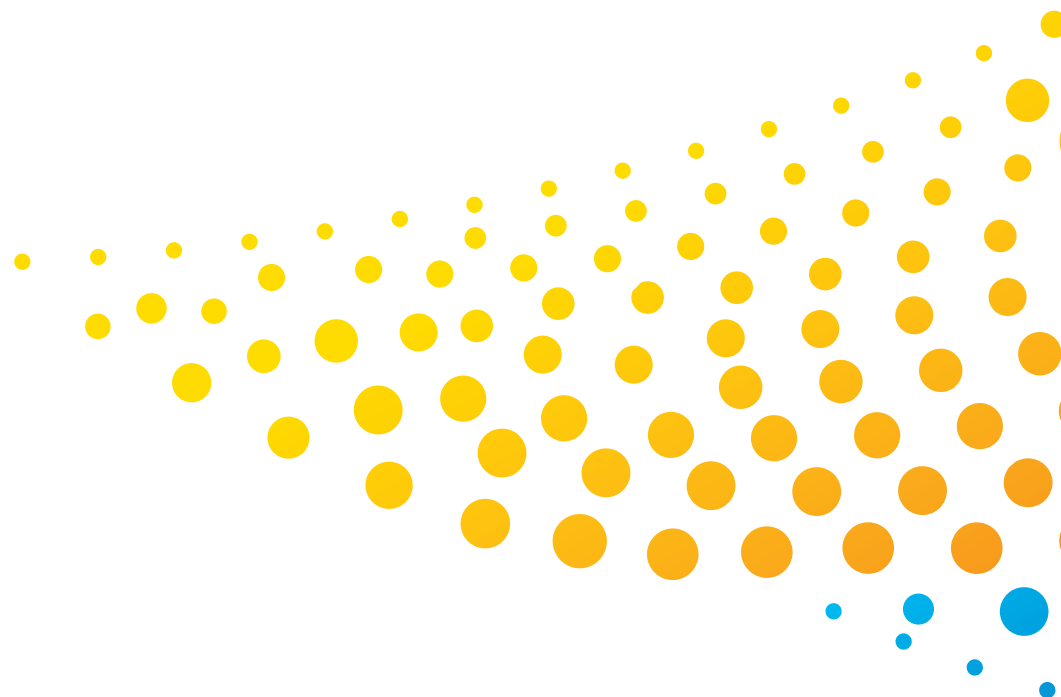
Verantwoording subsidiebedragen

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 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 € 12.500 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 € 125.000 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 met economisch nut	2024	€ 702.255	2023	€ 806.182
---	------	-----------	------	-----------

Materiële vaste activa met economisch nut	Boekwaarde 01-01-2024	(Des)- Investerings 2024	Afschrijving 2024	Bijdrage derden 2024	Aanschaf- waarde 31-12-2024	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2024	Afwaardering duurzame waarde- vermindering	Boekwaarde 31-12-2024
---	--------------------------	--------------------------------	----------------------	-------------------------	-----------------------------------	---	---	--------------------------

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

Verbouwingskosten Westersingel	1.734	-	578	-	5.780	4.624	-	1.156
Verbouwingskosten Westersingel	431.103	-	123.172	-	1.231.721	923.791	-	307.930
Verbouwingskosten parkeerplaats	18.427	-	3.350	-	33.504	18.427	-	15.077
	€ 451.264	-	€ 127.101	-	€ 1.271.005	€ 946.842	-	€ 324.163

Materiële vaste activa met economisch nut	Boekwaarde 01-01-2024	(Des)- Investering 2024	Afschrijving 2024	Bijdrage derden 2024	Aanschaf- waarde 31-12-2024	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2024	Afwaardering duurzame waarde- vermindering	Boekwaarde 31-12-2024
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 zogenaamde abri's) voor een periode van ten minste 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 de abri'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

Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen		2024	€ 1.001	2023	€ 1.001
Deelnemingen	Boekwaarde per 31-12-2023	Investeringen	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.

Leningen aan deelnemingen	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.

Leningen	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 paragraaf 3.3 financiering en treasury.

Overige langlopende leningen	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.

Langlopende leningen	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 paragraaf 3.3 financiering en treasury.

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

Vorderingen op openbare lichamen	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.

Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	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 schatkistbankieren 2024 Bedragen x € 1.000	Q1	Q2	Q3	Q4
Drempelbedrag begroting (€624.000)	10.248	10.248	10.248	10.248
2% drempel tot € 500 miljoen + 0,2% van begrotingstotaal dat € 500 miljoen te boven gaat				
Gemiddelde per kwartaal	50	50	50	50
Ruimte onder drempelbedrag	€ 10.198	€ 10.198	€ 10.198	€ 10.198

Overige vorderingen	2024	€ 5.135.383	2023	€ 7.377.383
---------------------	------	-------------	------	-------------

De overige vorderingen betreffen vorderingen op partners inzake de afrekeningen van de BVOV 2022 à € 2,2 miljoen, reclameopbrengsten Q3 2024 à € 2,2 miljoen en diverse doorbelastingen van kosten (€ 0,7 miljoen).

Liquide middelen

Banksaldi	2024	€ 50.148	2023	€ 50.000
-----------	------	----------	------	----------

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Overlopende activa

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

Overlopende activa	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 transitievergoeding regionale ov-concessies 2023	4.551.728	0	2.477.810	2.073.918
Totaal het 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 project	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
Marktconformiteitsopslag 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:

Eigen vermogen	Boekwaarde 31-12-2024	Boekwaarde 31-12-2023
Bestemmingsreserve	41.202.899	34.516.770
Gerealiseerd resultaat	831.705	904.779
Totaal	€ 42.034.604	€ 35.421.549

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

Mutaties	Balanswaarde per 31-12-2023	Resultaats- bestemming 2023	Toevoegingen 2024	Onttrekkingen 2024	Vrijval 2024	Balanswaarde 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		-831.705		831.705
Totaal	€ 35.421.549	€ 0	€ 6.000.000	€ -613.055	€ 0	€ 42.034.604

Bestemmingsreserves	2024 € 41.202.899	2023 € 34.516.770
---------------------	-------------------	-------------------

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 CaoGemeenten 2022 is het fenomeen verlofsparen geïntroduceerd. Dit geeft medewerkers de kans om bovenwettelijk verlof en aangekocht verlof vanuit het 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 een 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.

Leningen	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

Overige schulden	2024	€ 36.452.828	2023	€ 18.327.738
------------------	------	--------------	------	--------------

Schulden aan derden	Bedrag
Gemeenten	€ 7.097.272
Rijk	€ 11.135.590
Overige	€ 17.455.132
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.

Te betalen belastingen	2024	€ 764.834	2023	€ 1.131.187
Te betalen	2024		2023	
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
Onderwerpen	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	Subsidieproject 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		€ 700.000	€ 156.255	€ -
Havenbedrijf Rotterdam	Herinrichting kruising Moezelweg / Merwedeweg 2022	€ 1.113.750		€ 1.113.750		€ -
robotTuner	Realisatie AVL M 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 Ravenseweg	€ 699.450		€ 699.450		€ -
Gemeente Westland	Fietsstroken Veilingweg De Lier	€ 223.500		€ 223.500		€ -
HTM Personenvervoer	Optimaliseren samenloopdeel RandstadRail - deelproject	€ 1.265.250	€ 948.810			€ 2.214.060
HTM Personenvervoer	Lijn 16Z Den Haag - uitvoeringsfase lijn 16Z - INTHR	€ 2.616.750				€ 2.616.750
HTM Personenvervoer	Lijn 1 Den Haag - in/uitrukroute Duinstraat inclusief	€ -	€ 1.011.875			€ 1.011.875
Gemeente Den Haag	Lijn 16S 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	€ -19.687	€ 3.712.365		€ -
Gemeente Den Haag	Blackspot Loosduinsekade - Zuiderparklaan	€ 422.000		€ 422.000		€ -

Subsidieontvanger	Project	Stand 01-01-2024	Voortgang 2024/ lasten 2024	Afgerekend boekjaar 2024	Vrijval tgv exploitatie	Stand 31-12-2024
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	€ 41.364.639	€ 25.131.838	€ 4.749.589	€ 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 indexeringscijfers voor 2024.

Onderstaand een tabel met een overzicht per concessie.

Concessie	Jaar	Stand per 01.01.2024	Beschikking Toename	Uitgekeerde voorschotten Afname	Uitgekeerd voorgaande jaren Afname	Vaststelling voor- gaande jaren ten laste exploitatie	Vaststelling voorgaande jaren vrijval tgv exploita- tie	Overige mutaties	Stand per 31.12.2024
Railconcessie Rotterdam e.o. RET									
	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
Railconcessie Haaglanden HTM									
	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									
	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									
	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
Busconcessie Haaglanden Streek EBS									
	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

Concessie	Jaar	Stand per 01.01.2024	Beschikking Toename	Uitgekeerde voorschotten Afname	Uitgekeerd voorgaande jaren Afname	Vaststelling voor- gaande jaren ten laste exploitatie	Vaststelling voorgaande jaren vrijval tgv exploita- tie	Overige mutaties	Stand per 31.12.2024
Busconcessie Voorne-Putten en Rozenburg EBS									
	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									
	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
Beschikbaarheids- vergoeding 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:

Onderwerp	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 hebben betrekking 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
--	------	---------------	------	---------------

Overheidslichaam	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 (BDU) verkeer en vervoer. 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
---	------	--------------	------	-------------

Onderwerp	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 3 ^e 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 aan of onttrokken uit het saldo dat bij de MRDH op de balans staat. De middelen zijn van alle deelnemende partners en deze zullen 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, 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 vooruit ontvangen 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's	Bedrag
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	€ 5.281.72
Bedrijfsvoering	€ 1.783.925
Totaal	€ 3.680.361.269

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

paragraaf 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.
 - 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.
 - 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.
 - Dekking: inwonerbijdrage EV 2025 en verder.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen voor bedrijfsvoering bestaan uit diverse huurovereenkomsten en jaargrensoopdrachten. 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-gebruikcriterium.

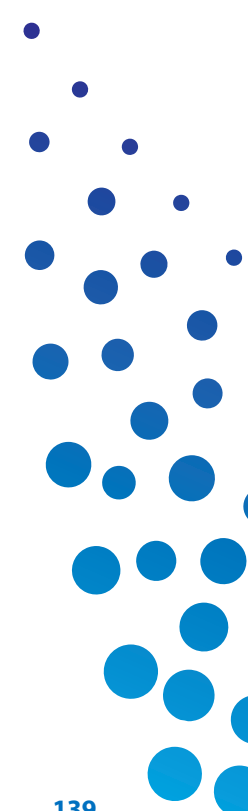
In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk-gebruikcriterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, 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 (3.4) 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



6. Besluit

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, ter dekking van al verleende projectbijdragen aan gemeenten;
3. van het resultaat een bedrag van € 345.339 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV en te oormerken voor de Versnellingsaanpak Economisch Vestigingsklimaat 2025;
4. van de nog concreet te bestemmen middelen in de Egalisatiereserve EV € 554.661 te oormerken voor de Versnellingsaanpak Economisch Vestigingsklimaat 2025.

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

de voorzitter,
Carola Schouten

de secretaris,
Christel Mourik

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	Uitkerings-code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
lenW	E20	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021		Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/ Nee)		
		Provincies en Gemeenten		<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		

Verstrekker	Uitkerings- code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
			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 (midden-eiland), alleen bij een kruispunt aantal in st	Ja	0		Lansingerland	
			17	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouw-verkeer) 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 voetgangsoversteekplaats aantal in st	Ja	14		Maassluis	

Verstrekker	Uitkerings- code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
			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 (midden-eiland), 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 rijbaan-scheiding 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 langs-parkeren 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	Vlaardingenvlaarding		

Verstrekker	Uitkerings- code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
			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 (midden-eiland), alleen bij een kruispunt aantal in st	Ja	0	Vlaardingen		
			52	123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer) 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		

Verstrekker	Uitkerings- code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
			57	214 Links afslaan verbieden door aanleg van midden-geleiders 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	

Verstrekker	Uitkerings- code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
			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	

Verstrekker	Uitkerings-code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
lenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) Vervoerregio's	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		
				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> € 404.188.389	<i>Aard controle R Indicator: E27A/02</i> € 618.317.054	<i>Aard controle R Indicator: E27A/03</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/04</i> € 520.531.013	<i>Aard controle R Indicator: E27A/05</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/06</i> € 501.974.430
				Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen Omschrijving	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen 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				
			100						
				Beschikingsnaam / nummer	Eindverantwoording (Ja/ Nee)	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving	De som van het totaal aantal 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)?
lenW	E57	Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024		<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					

Verstrekker	Uitkerings-code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
lenW	E84	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaat- regelen 2022-2023		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)		
		Provincies en Gemeenten		<i>Aard controle R Indicator: E84/01</i> € 1.467.942	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E84/02</i> € 3.180.946	<i>Aard controle R Indicator: E84/03</i> € 1.751.096	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E84/04</i> 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: E84/05</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E84/06</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E84/07</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E84/08</i>		
			1	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg aantal in Meters	Nee	0	Albrandswaard		
			2	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h aantal in Stuks	Nee	3	Barendrecht		
			3	350 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/h-zone aantal in Stuks	Nee	3	Barendrecht		
			4	317 Vervangen verharding fietspad aantal in Meters	Nee	0	Capelle aan den IJssel		
			5	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/ uur-zone aantal in Stuks	Nee	2	Capelle aan den IJssel		
			6	346 Voetgangersoversteek- plaats (VOP) in gebieds- ontsluitingsweg 50 km/h aantal in Stuks	Nee	5	Capelle aan den IJssel		
			7	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg aantal in Meters	Nee	425	Delft		
			8	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg aantal in Meters	Nee	0	Den Haag		
			9	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h aantal in meters	Nee	930	Den Haag		
			10	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/h aantal in meters	Ja	625	Hellevoetsluis (Voorne aan Zee)		
			11	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h aantal in Stuks	Nee	4	Krimpen aan den IJssel		
			12	331 Drempel aantal in Stuks	Nee	3	Krimpen aan den IJssel		
			13	318 Verbreden van fietspaden aantal in Meters	Nee	0	Lansingerland		

Verstrekker	Uitkerings- code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
			14	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg aantal in Meters	Nee	125	Lansingerland		
			15	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg aantal in Meters	Nee	0	Leidschendam-Voorburg		
			16	346 Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebieds-ontsluitingsweg 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 gebieds-ontsluitingsweg 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		

Verstrekker	Uitkerings- code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
			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 oversteek- plaats (GOP) in gebieds- ontsluitingsweg 50 km/h aantal in Stuks	Nee	1	Rijswijk		
			36	346 Voetgangersoversteek- plaats (VOP) in gebieds- ontsluitingsweg 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 Drempel aantal in Stuks	Nee	2	Rotterdam		
			42	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/ uur-zone aantal in Stuks	Nee	0	Rotterdam		
			43	336 Inrichten van schoolzone met snelheids- verlagende maatregelen aantal 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 fietspaden aantal in Meters	Nee	0	Schiedam		
			46	313 Aanbrengen attentie- verhogende markeringen (met ribbels) indien een paaltje moet blijven staan aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam		

Verstrekker	Uitkerings- code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
			47	314 Saneren van verticale trottoirbanden en hoogteverschillen tussen verharding en berm aantal in Meters	Nee	26	Schiedam		
			48	315 Inzet t.b.v. verwijderen oneffenheden door opdruk van boomwortels aantal in Dagen	Nee	0	Schiedam		
			49	316 Inzet t.b.v. vullen van gaten en scheuren aantal in Dagen	Nee	0	Schiedam		
			50	317 Vervangen verharding fietspad aantal in Meters	Nee	0	Schiedam		
			51	322 Fysiek opheffen fietsoversteek aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam		
			52	331 Drempel aantal in Stuks	Nee	1	Schiedam		
			53	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/ uur-zone aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam		
			54	341 Links afslaan verbieden door aanleg doorgetrokken middengeleider aantal in Stuks	Nee	0	Schiedam		
			55	343 Aanleg van rijrichtings-scheiding door rammelstrook op as-markering 50 km/h aantal in Meters	Nee	0	Schiedam		
			56	301 Aanleg van openbare verlichting aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen		
			57	317 Vervangen verharding fietspad aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen		
			58	321 Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/ bromfietspad (op 50-, 60- en 80 km/h wegen) aantal in Meters	Nee	0	Vlaardingen		
			59	331 Drempel aantal in Stuks	Nee	0	Vlaardingen		
			60	337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/h weg aantal 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		

Verstrekker	Uitkerings-code	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Nr.	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
lenW	E105	Regeling specifieke uitkering transitie-vergoeding regionale ov-concessies 2023	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		
				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
				<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E105/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E105/02</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E105/03</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/04</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/05</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/06</i>
				Diversen	MRDH	€ 21.347.000	-€ 168.000	-€ 76.073.063	€ 63.047.960
lenW	E114	Specifieke uitkering ov-gelden; de "Bikker"-middelen en de middelen ter compensatie van de herijking van de gelden voor het studenten reisproduct		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	
				<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E105/07</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/08</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/09</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/10</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/11</i>	
				MRDH	€ 272.918.564	€ 30.994.000	€ 5.029.893	-€ 319.762.829	
				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



Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag

GAD/2025.30

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan: het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2024

A Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2024 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag te Rotterdam (MRDH) gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2024 en van het vermogen van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag op 31 december 2024 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

De jaarrekening bestaat uit:

- 1 het overzicht van baten en lasten over 2024;
- 2 de balans per 31 december 2024;
- 3 de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen;
- 4 de rechtmatigheidsverantwoording van het Dagelijks Bestuur over de financiële rechtmatigheid van baten, lasten en balansmutaties over 2024;
- 5 de SiSa-bijlage (Single information, Single audit) met de verantwoordingsinformatie over specifieke uitkeringen;
- 6 de bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld; en
- 7 de Verantwoording Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semi publieke sector (WNT).

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het Controleprotocol Wet normering topinkomens (WNT) 2024, de Controleverordening MRDH (vastgesteld door het Algemeen bestuur op 19 december 2014) en het controleprotocol accountantscontrole MRDH Jaarrekening 2024 dat is vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 6 december 2024. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van de MRDH zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van

Gemeente Den Haag
Spui 70
Den Haag

www.denhaag.nl

Gemeentelijke accountantsorganisatie Den Haag
GAD/2025.30
29 april 2025

ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 6,5 miljoen. De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2024. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

Wij zijn met het Algemeen Bestuur overeengekomen dat wij tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 125.000 rapporteren, alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve, SiSa- of WNT-redenen relevant zijn.

Controleaanpak frauderisico's

De GAD maakt zelf een inschatting van de frauderisico's bij de MRDH en vormt zich een beeld over de controlemaatregelen van interne beheersing die de organisatie heeft getroffen om mogelijke fraudes en/of niet naleving van wet- en regelgeving van materieel belang te voorkomen. Daarnaast stellen wij vast of deze maatregelen effectief zijn.

Beleidsplan fraudepreventie en frauderisico-analyse

De MRDH heeft invulling gegeven aan haar zorgplicht op het gebied van fraudebeheersing door onder meer het opstellen van het Interne Controleplan MRDH 2024 en de beleidsnota fraudepreventie, inclusief een frauderisicoanalyse, die in 2024 door het management is vastgesteld.

De beleidsnota fraudepreventie is in maart 2024 vastgesteld voor onbepaalde tijd en wordt, indien nodig, aangepast op basis van nieuwe fraudecasuïstiek, integriteitsschendingen of relevante ontwikkelingen binnen de planning- en controlcyclus van de organisatie. De bijbehorende frauderisicoanalyse wordt jaarlijks geactualiseerd en betrokken bij de controle van de jaarrekening van de MRDH. Een frauderesponsplan, waarin wordt beschreven hoe de organisatie optreedt in het geval dat fraudegevallen of integriteitsschendingen zich voordoen, is nog onderhanden.

De MRDH voert systematisch interne controle-onderzoeken uit waarbij de naleving van interne procedures en voorschriften wordt getoetst en aan de directie wordt gerapporteerd. Bij onze controle nemen wij kennis van deze rapporten.

Onze werkzaamheden gericht op de frauderisico-analyse voor de controle van de jaarrekening

Binnen alle organisaties bestaat het risico van het doorbreken van de interne beheersingsmaatregelen door het management. Dit frauderisico hebben wij in de uitvoering van onze controlewerkzaamheden dan ook geïdentificeerd evenals een frauderisico op de uitgaande geldbeweging. De belangrijkste mogelijkheden voor management manipulatie bevinden zich binnen de handmatige en/of extracomptabele elementen van de controle omgeving, waaronder handmatige journaalposten en de totstandkoming van schattingen. In het kader van onze controle heeft de GAD aandacht besteed aan de interne processen rondom schattingen en aanvullende detailcontroles uitgevoerd. Daarnaast heeft de GAD aandacht besteed aan de organisatie van het geldverkeer en aan de wijze waarop verplichtingen (rechtmatig conform verordeningen en interne procedures) tot stand komen en door subsidie ontvangers worden nageleefd (middels naleving van het door de MRDH vastgestelde M&O-beleid).

2/6

Tijdens de controle van de jaarrekening 2024 zijn geen aanwijzingen van fraude onder onze aandacht gekomen. Er zijn geen gevallen van niet naleving van wet- en regelgeving onder onze aandacht gekomen, met uitzondering van de door de MRDH aan ons gerapporteerde rechtmatigheidsbevindingen.

Controleaanpak veronderstellingen inzake financiële risico's in relatie tot de financiële positie

Het begrip van de balans, de risico's en de ontwikkeling van de BDU in meerjarig perspectief in relatie tot het meerjarig Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is van belang om de financiële positie van de MRDH te begrijpen. Hiervoor zijn ook de BBV-paragrafen Weerstandsvermogen en risicobeheersing en Financiering in de jaarstukken van belang.

De toekomst van de MRDH bevat (financiële) onzekerheden over reizigersaantallen voor de OV-concessies, prijsontwikkelingen, krapte op de arbeidsmarkt, de groei van de mobiliteit (wegen en spoor), achterblijvende compensatie voor areaaluitbreiding en voor meer trajecten. De MRDH heeft maatregelen geïmplementeerd om in meerjarig perspectief de bestuurlijke wensen, de financiële risico's, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU) en de meerjarenbegroting (inclusief IPVa) op elkaar af te stemmen. Daarnaast zijn met de OV-concessiehouders (financiële) afspraken gemaakt. Met deze beheersinstrumenten beheerst het bestuur van de MRDH toereikend de financiële risico's en de effecten daarvan voor de financiële positie en de continuïteit.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2024 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

B Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie

De jaarstukken omvatten andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat:

- Het jaarverslag, zijnde de programmaverantwoording (hoofdstuk 2 onder 'Wat wilden we bereiken' en 'Wat is er voor gedaan'), de paragrafen (hoofdstuk 3), het Voorwoord, hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH, verenigbaar is met de jaarrekening en geen materiële afwijkingen bevat.
- Het jaarverslag alle informatie bevat die op grond van het BBV is vereist.
- De andere informatie opgenomen in het jaarverslag en/of andere in de jaarstukken opgenomen onderdelen met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het Dagelijks Bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

C Verklaring betreffende overige door wet- of regelgeving gestelde vereisten

Ingevolge artikel 213 lid 3 (b) Gemeentewet hebben wij onderzocht of de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen als bedoeld in artikel 17 Financiële-verhoudingswet (hierna: de specifieke uitkeringen) rechtmatig tot stand zijn gekomen. In de jaarrekening is verantwoordingsinformatie opgenomen over deze specifieke uitkeringen (de SiSa-bijlage).

Naar ons oordeel zijn de baten en lasten, alsmede de balansmutaties over 2024 met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - Regeling Informatieverstreking SiSa.

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen, in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - de Regeling Informatieverstreking SiSa. In dit kader is het Dagelijks Bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om de naleving van die relevante wet- en regelgeving mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Het is onze verantwoordelijkheid een redelijke mate van zekerheid te krijgen voor ons oordeel ingevolge artikel 213 lid 3 (b) Gemeentewet. Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado) en de Nota Verwachtingen Accountantscontrole 2024, zoals opgenomen in de Nota procedure aanlevering SiSa-verantwoordingsinformatie 2024 in bijlage 2 van de Regeling Informatieverstreking SiSa. Wij hebben bij de controle van de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen dezelfde materialiteit toegepast als bij de controle van de jaarrekening. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen als gevolg van fouten of fraude niet in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeente.
- Het evalueren of de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

D Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het Dagelijks Bestuur en het Algemeen Bestuur voor de jaarrekening

Het Dagelijks Bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het Dagelijks Bestuur is ook verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de MRDH, opgenomen bepalingen, zoals

opgenomen in Controleprotocol MRDH Accountantscontrole 2024 en voor het getrouw toelichten van de financiële rechtmatigheid in de jaarrekening.

In dit kader is het Dagelijks Bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het Dagelijks Bestuur de veronderstellingen inzake de financiële risico's in relatie tot de financiële positie onderbouwen en afwegen of de MRDH in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Het Dagelijks Bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de financiële risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

Het Algemeen Bestuur is verantwoordelijk voor het vaststellen van het normenkader voor financiële rechtmatigheid en het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de MRDH.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, de timing en de omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, de Nota verwachtingen accountantscontrole 2024, de Controleverordening MRDH en het Controleprotocol MRDH Accountantscontrole 2024, het Controleprotocol WNT 2024, ethische voorschriften en de onafhankelijkheids-eisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de MRDH.

- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het Dagelijks Bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het Dagelijks Bestuur gehanteerde veronderstellingen aanvaardbaar zijn inzake de afweging dat de MRDH in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan omtrent de financiële positie. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen echter van materiële betekenis zijn voor de financiële positie van de MRDH.
- Het evalueren van de presentatie, de structuur en de inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de controle van de jaarrekening van de MRDH, rekening houdend met de invloed daarop van de aard en de significantie van de activiteiten van uitvoeringsorganisaties ten behoeve van de MRDH. Op basis hiervan hebben wij de aard en de omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden ten aanzien van deze uitvoeringsorganisaties.

Wij communiceren met het Algemeen Bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en de timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Den Haag, 29 april 2025
Origineel getekend door

Gemeentelijke Accountantsorganisatie Den Haag
M. Perkgöz RA
accountant

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

Dagelijks bestuur

Voorzitter	mevrouw C. Schouten
Voorzitter	de heer J.H.C. van Zanen
Lid	de heer F. van Oosten
Lid	de heer B.R. Arends
Lid	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Lid	de heer L.A. de Lange
Secretaris	mevrouw C. Mourik

Algemeen bestuur

Voorzitter	mevrouw C. Schouten
Voorzitter	de heer J.H.C. van Zanen
Albrandswaard	mevrouw J.G.H. de Witte
Barendrecht	de heer R. Schneider
Capelle aan den IJssel	de heer J. Manusama
Delft	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Den Haag	mevrouw S. Bruines
	de heer A. Kapteijns
Krimpen aan den IJssel	de heer J. Luteijn
Lansingerland	de heer P.H. van de Stad
Leidschendam-Voorburg	de heer M. Vroom
Maassluis	de heer J. de Vries
Midden-Delfland	mevrouw F. Noordermeer
Nissewaard	de heer F. van Oosten
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.D. Lugthart
Ridderkerk	de heer M. Oosterwijk
Rijswijk	mevrouw H. Sahin
Rotterdam	de heer P. Lansink-Bastemeijer
	de heer R. Simons
Schiedam	de heer H. Bergmann
Vlaardingen	de heer B. Wijbenga
Voorne aan Zee	de heer A. Scheepers
Wassenaar	de heer L.A. de Lange
Westland	de heer B.R. Arends
Zoetermeer	de heer M.J. Bezuijen
Secretaris	mevrouw C. Mourik

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit

Albrandswaard	de heer M. Bianchi
Barendrecht	de heer D. Vermaat
Capelle aan den IJssel	de heer R. van Woudenberg
Delft	mevrouw M. Huijsmans
Den Haag	de heer A. Kapteijns (plv. voorzitter)
Krimpen aan den IJssel	de heer J. Janson
Lansingerland	de heer S. Fortuyn
Leidschendam-Voorburg	de heer. J. Keus
Maassluis	de heer S. Kuiper
Midden-Delfland	de heer B. de Leede
Nissewaard	de heer C. Hottentot
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.J.P. van Straten
Ridderkerk	de heer T. Overheid
Rijswijk	mevrouw S. van de Waart
Rotterdam	de heer P. Lansink-Bastemeijer (voorzitter)
Schiedam	de heer F. Hamerslag
Vlaardingenv	de heer B. Bikkers
Voorne aan Zee	de heer P. Schop
Wassenaar	de heer L. van Doeveren
Westland	de heer P. Valstar
Zoetermeer	mevrouw V. Frinking
Adjunct-Secretaris	de heer J. Immerzeel

Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat

Albrandswaard	de heer M. Bianchi
Barendrecht	de heer L. van der Linden
Capelle aan den IJssel	de heer E. Faassen
Delft	mevrouw M. Zwart
Den Haag	mevrouw S. Bruines (voorzitter)
Krimpen aan den IJssel	de heer H. van der Wal
Lansingerland	de heer L. Hoek
Leidschendam-Voorburg	mevrouw A.J.W. van Eekelen
Maassluis	de heer S. Kuiper
Midden-Delfland	de heer F. Voskamp
Nissewaard	de heer J.W. Mijns
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.J.P. van Straten
Ridderkerk	de heer K. van der Duijn Schouten
Rijswijk	de heer W. van Damme
Rotterdam	de heer R. Simons
Schiedam	de heer F. Hamerslag
Vlaardingenv	de heer B. Bikkers (plv. voorzitter)
Voorne aan Zee	de heer A.J. Spoon
Wassenaar	de heer L. van Doeveren
Westland	de heer P. Valstar
Zoetermeer	de heer J. Iedema
Adjunct-Secretaris	mevrouw M. Steinebach



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3014 GN Rotterdam

088 5445 100

informatie@mrdh.nl

www.mrdh.nl

Ontwerp: Leene Communicatie/VormVijf

Juli 2025