



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG



## Inhoudsopgave

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Inleiding .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2. Samenvatting begrotingswijziging.....</b>                         | <b>4</b>  |
| <b>3. Programma's .....</b>   | <b>6</b>  |
| 3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer .....             | 7         |
| 3.1.1 <i>Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?</i> ..... | 7         |
| 3.1.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....                               | 21        |
| 3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer .....          | 24        |
| 3.2.1 <i>Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?</i> ..... | 24        |
| 3.2.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....                               | 29        |
| 3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat.....                         | 32        |
| 3.3.1 <i>Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?</i> ..... | 32        |
| 3.3.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....                               | 36        |
| <b>4. Overhead en vennootschapsbelasting .....</b>                      | <b>38</b> |
| 4.1 Overhead.....   | 38        |
| 4.2 Vennootschapsbelasting .....  | 38        |
| <b>5. Paragrafen.....</b>   | <b>39</b> |
| 5.1 Financiering .....  | 39        |
| 5.2 Weerstandsvermogen en risico's.....                                 | 41        |
| 5.3 Bedrijfsvoering .....   | 41        |
| 5.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer.....             | 43        |
| <b>Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen .....</b>                  | <b>47</b> |
| <b>Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld .....</b>         | <b>48</b> |
| <b>Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten .....</b>          | <b>49</b> |

# 1. Inleiding

## Algemeen

Voor u ligt de 1<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2023 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). De MRDH begroting 2023 is op 8 juli 2022 door het algemeen bestuur vastgesteld. Deze was nog gebaseerd op de Strategische Agenda 2022: *Samen aan het werk!*. Op dat moment werd de strategische agenda geactualiseerd. Inmiddels is de nieuwe Strategische Agenda 2023-2026: *Met elkaar, voor elkaar* opgesteld. Bij het vaststellen van de begroting 2023 is ingegaan op het aansluiten van de begroting op de nieuwe strategische agenda. In de beantwoording van de zienswijzen op de begroting 2023 is hierover het volgende opgenomen:

*De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda. Voor deze begrotingswijziging zullen de gebruikelijke procedures worden doorlopen. Dat houdt onder meer in dat de gemeenten hun zienswijze kunnen geven als er wordt geschoven tussen programma's of wanneer de inwonerbijdrage wijzigt. Ook de adviescommissies worden in dat geval betrokken.*

De wijziging van de begroting 2023 is in deze Bestuursrapportage verwerkt, met aangepaste resultaten, activiteiten conform de nieuwe strategische agenda en financiën maar zonder gebruik van het zogenaamde “stoplichten-model” (monitoring). Bij de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2023 zal wederom monitoring op de nieuw geformuleerde activiteiten plaatsvinden.

De onderdelen *Wat willen we bereiken?* en *Wat gaan we daarvoor doen?* uit de begroting 2023 zijn geactualiseerd op basis van de resultaten in de Strategische Agenda 2023-2026. En net als in eerdere begrotingen gaat aan de beschrijving van de activiteiten een korte duiding van de opdracht vooraf.

Op basis van de inzichten van medio mei 2023 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 8 juli 2022 vastgestelde MRDH begroting 2023.

## Leeswijzer

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 1<sup>e</sup> begrotingswijziging 2023 aan. In hoofdstuk 3 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Ook zijn de resultaten en activiteiten geactualiseerd op basis van de resultaten in de Strategische Agenda 2023-2026. In hoofdstuk 4 worden de afwijkingen op het gebied van Overhead en Vennootschapsbelasting toegelicht. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

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

## 2. Samenvatting begrotingswijziging

| Programmabegroting 2023<br>(euro's)           | Begroting<br>2023  | Begroting<br>2023<br>na 1e Bestuursrapportage | Begrotings-<br>wijzigingen<br>2023-1 |
|---|--------------------|---|--------------------------------------|
| <i>Lasten per programma</i>                   |                    |   |                                      |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer    | 422.738.887        | 512.483.855                                   | 89.744.968                           |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer | 140.976.359        | 156.354.286                                   | 15.377.927                           |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat               | 5.392.010          | 6.605.043                                     | 1.213.033                            |
| Overhead                                      | 6.908.379          | 7.347.199                                     | 438.820                              |
| Onvoorzien                                    | 0                  | 0   | 0                                    |
| <b>Totaal</b>                                 | <b>576.015.635</b> | <b>682.790.383</b>                            | <b>106.774.748</b>                   |
| <i>Baten per programma</i>                    |                    |   |                                      |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer    | 422.738.887        | 515.764.423                                   | 93.025.536                           |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer | 140.976.359        | 156.354.286                                   | 15.377.927                           |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat               | 5.392.010          | 5.355.592                                     | -36.418                              |
| Overhead                                      | 6.908.379          | 7.347.199                                     | 438.820                              |
| <b>Totaal</b>                                 | <b>576.015.635</b> | <b>684.821.500</b>                            | <b>108.805.865</b>                   |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>              | <b>0</b>           | <b>2.031.117</b>                              | <b>2.031.117</b>                     |
| Toevoeging aan reserves                       | 0                  | -3.280.568                                    | -3.280.568                           |
| Onttrekking aan reserves                      | 0                  | 1.249.451                                     | 1.249.451                            |
| <b>Resultaat</b>                              | <b>0</b>           | <b>0</b>                                      | <b>0</b>                             |

### Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) stijgt met € 106,8 miljoen, van € 576,0 miljoen naar € 682,8 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (stijging van € 89,8 miljoen) heeft te maken met actualisering van de concessies voor o.a. de indexering van het prijspeil 2022 naar 2023. Tevens hebben verschuivingen plaatsgevonden tussen de jaarschijven van het asset budget. Daarnaast is er in 2023 rekening gehouden met dat de vervoerders aanspraak maken op een aanvullende bijdrage van de MRDH op basis van eerdere bezuinigingen in het kader van het Transitieprogramma en de MRDH bijdrage in het kader van de afspraken rondom de transitievergoeding regionale OV-concessies 2023 (TVOV) om tot een nul rendement te komen. Verder is voor de railconcessies rekening gehouden met de vrijval uit vaststellingen van verleningen uit eerdere jaren die conform de concessie afspraken voor deze concessie beschikbaar blijven.

Voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (stijging van € 15,4 miljoen) gaat het voornamelijk om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare budgetten voor grote projecten. Met name bij de Metropolitane fietsroutes, het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan, project Kruising Erasmusweg-Lozerlaan was er sprake van een te optimistische planning voor de begroting 2023 en schuiven de beschikbare budgetten door naar komende jaren. Op het gebied van Verkeersveiligheid is er sprake van een verhoging van het budget door een tweede specifieke uitkering van het Rijk op het gebied van stimulering van verkeersveiligheidsmaatregelen. Voor het programma kleine projecten binnen het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) schuift de realisatie van veel lopende projecten binnen de subsidie categorieën Fiets- en ketenmobiliteit en Verkeersveiligheid door van 2022 naar 2023. Zowel planningsoptimisme als de tijd die de gemeenten nodig hebben voor de verantwoording liggen hieraan ten

grondslag. Voor het programma instroom nieuwe trams regio Den Haag, 4-sporigheid Schiedam en het programma systeemsprong was er sprake van een te optimistische planning in de begroting 2022, waardoor realisatie is verschoven naar 2023.

Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat stijgen de lasten met € 1,2 miljoen. Dit betreft voornamelijk het ter begroting brengen van de vrije ruimte binnen de Egalisatiereserve zodat deze in 2023 kan worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties.

De Overhead stijgt met € 0,4 miljoen. Deze stijging is het gevolg van een structurele toevoeging van twee functies aan het functiegebouw van de MRDH (een budgetneutrale wijziging met betrekking tot verkeer en openbaar vervoer) en verwerking van het cao akkoord.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2023 worden in hoofdstuk 3 (per programma), in hoofdstuk 4 (Overhead) en hoofdstuk 5.3 (paragraaf Bedrijfsvoering) nader toegelicht.

### **Saldo van baten en lasten eerste begrotingswijziging 2023**

Het saldo van baten en lasten stijgt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 2,0 miljoen. Een deel van de marktconformiteitsopslag wordt toegevoegd aan de Risicoreserve financieringen. Door een toevoeging van € 3,2 miljoen aan de Risicoreserve financieringen wordt de benodigde weerstandscapaciteit bereikt. Tevens vindt er een onttrekking plaats aan de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor € 1,2 miljoen. Per saldo resteert geen resultaat.

### **3. Programma's**

#### **Beleidsmatige afwijkingen**

In deze Bestuursrapportage wordt, in tegenstelling tot andere rapportages, niet het zogenaamde “stoplicht-model” gehanteerd. Zoals in de inleiding aangegeven zijn de *Wat willen we bereiken? en Wat gaan we daarvoor doen?* uit de begroting 2023 geactualiseerd op basis van de bestaande teksten in de Strategische Agenda 2023-2026. Ook is er voorafgaande aan een activiteit een korte duiding van de opdracht opgenomen

#### **Financiële afwijkingen**

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de Begroting 2022 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2022 vastgestelde MRDH Begroting 2023 is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

### 3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

**Opdracht 3** - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*

**Opdracht 5** - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*

**Opdracht 6** - *Herstellen van het OV-systeem*

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

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

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

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

##### **Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

- Planuitwerking met als resultaat een projectbeslissing voor de CID-Binckhorst en Oeververbindingen regio Rotterdam.
- Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam.
- Uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam en Westland.
- Verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de verkenning Viersporigheid Leiden-Dordrecht en Knooppunten.
- Samen met partners invulling geven aan de herijking van het programma MoVe.



#### *Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Programma MoVe herijken samen met betrokken partners.
- Voor Verkenning CID Binckhorst meewerken aan:
  - Planuitwerking voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming.
  - Een bestuursovereenkomst sluiten tussen de opdracht gevende partijen.
  - Studie naar de lijnvoering in de omliggende gemeenten i.r.t. de nieuwe tramverbinding
- Voor Verkenning Oeververbinding & OV meewerken aan:
  - de herziening van de omgevingsvisies, inclusief zienswijzeprocedure;
  - het opstellen en sluiten van de bestuursovereenkomst;
  - de voorbereiding ('kwartiermaken') en het opstarten van de planuitwerkingen voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een nieuwe oeververbinding en het treinstation Stadionpark.
  - de lange termijn studie HOV Maastunnel na de realisatie van de korte termijn maatregelen (zie ook OV ontwikkelprogramma regio Rotterdam).
- Voor de Algeracorridor meewerken aan:
  - het opstellen en sluiten van de bestuursovereenkomst;
  - de voorbereiding ('kwartiermaken') en het opstarten van de planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor. Daarnaast onderzoeken we op verkenningenniveau een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en de optimalisaties aan de bestaande fietsroute.
- Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht en knopen, met onder meer de stations Laan van NOI en Schiedam Centrum.
- Toewerken naar een selectie van eerste kansrijke alternatieven richting eind 2024, met voorstel voorkeursalternatief eind 2025.
- In samenwerking met de gemeenten en provincie Zuid-Holland komen tot een planuitwerking van een hoogwaardige verbinding Leiden – Zoetermeer. Doel is een betrouwbare, snelle verbinding.
- Nader uitwerken van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam, in samenhang met de diverse andere onderdelen van het programma MOVV (Metropolaan OV en Verstedelijking).
- Verkenning afronden en opvolging geven aan een verbetering van het OV in relatie tot de economische (campus)ontwikkeling gerelateerd aan de gebiedsuitwerking Westland (Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland).
- Start pré verkenning middendeel Zuidwestlandcorridor (Den Haag).
- Verdiepende verkenning HOV Westland (zuidelijk deel Zuidwestlandcorridor).
- Starten met het herijken van de Gebiedsuitwerking Westland.
- Afronden van de verkenningen naar de Metropolitane Fietsroutes (MFR) Naaldwijk - Delft, Naaldwijk - Den Haag HS en Naaldwijk - Den Haag CS met de keuze van een voorkeurstracé en het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst (SOK).

#### **Regionale fietsagenda (middel)lange termijn**

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



te trekken voor deze opgave. De wegbeheerders voeren de verbeteringen van de fietspaden uit en zijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Opstellen van de regionale fietsagenda en daaruit voortvloeiend uitvoeringsprogramma
- Voorbereiden op het maken van jaarlijks afspraken met het Rijk over projecten die in aanmerking komen voor een financiële bijdrage
- Lobby voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk vanuit het Rijk.

### **Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Onderzoek doen naar de bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden met Fiets en OV.
- Verkennen van de haalbaarheid van het concept van Groene OV-haltes.
- Opstellen van een kansenkaart Fiets Midden - Delfland.

### **Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Ondersteuning bieden aan de Verstedelijkingsalliantie met focus op een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid. We ondersteunen waar zinvol onze partners bij het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.
- Dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde Verstedelijkingsalliantie aan gemeenten die vergelijkbare locaties (verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.
- Afronden van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn (adaptieve ontwikkelstrategie) in het kader van het gebiedsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) en starten van eventuele vervolgacties.
- Ondersteuning bieden aan gemeenten met overige verstedelijkingsopgaven vanuit de verantwoordelijkheden van de MRDH op het gebied van mobiliteit en economisch vestigingsklimaat.
- Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.
- Adviseren bij ruimtelijke tafels waar mobiliteit en verstedelijking onderwerp van gesprek is.

### **Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren**

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

#### **Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

- Circa 100 km Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Afronden verkenningfase en ondertekenen van SOK van routes Den Haag - Pijnacker, Naaldwijk - Delft, Naaldwijk - Den Haag HS, Naaldwijk - Den Haag CS en (Dordrecht) Ridderkerk – Rotterdam waarbij we maatwerkafspraken maken voor complexe schakels.
- Planuitwerking route Westland – Rotterdam.
- Het opstellen van en uitvoering geven aan een communicatieplan 2023 voor verdere profilering, binnen en buiten het werkgebied, van het Metropolitane Fietsprogramma.
- Het ontwikkelen van een monitoringsmethodiek rondom het gebruik van Metropolitane fietsroutes mede in relatie benodigde investeringen.
- Invulling geven aan programmamanagement door het ondersteunen in de samenwerking tussen gemeenten en wegbeheerders tijdens de planuitwerkingsfase (door monitoren voortgang en borgen van kwaliteit).
- Uitvoeren van de evaluatie van het programma metropolitane fietsroutes.

### **Smart mobility, MaaS en programma AVL**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Verder werken aan de zes projecten op het gebied van innovatie en nieuwe technologie.
- Delen van kennis (uit landelijke netwerken) over Smart Mobility met de gemeenten via het bestuurlijk en het invulling geven aan de rol van verbindende schakel tussen Europees en Rijksbeleid en gemeentelijke ontwikkeling.
- Met het regionaal data team invulling geven aan de BO-Mirt afspraken voor digitalisering overheden om voor 2023 90% van de data op orde te hebben.
- Verbeteren van de beschikbaarheid van informatie over bereikbaarheid, door data-items landelijk gestructureerd in te winnen, bewerken.
- Starten met het fietsvriendelijk inregelen van verkeerslichten, iVRI en nood en hulpdiensten, validatieproject OV en iVRI samen met Delft en HTM.
- Monitoring op de effecten van smart mobility en delen van de geleerde lessen met de regio.

- Verbeteren van de beschikbaarheid van informatie over bereikbaarheid, door data-items landelijk gestructureerd in te winnen, bewerken.
- Vervolgstappen nemen op basis van de evaluatie van het programma “Automatisch Vervoer op de first en Last Mile” (AVLM).

### **Programma Duurzame Mobiliteit**

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

#### *Welke resultaten willen we bereiken:*

- Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO2, stikstof en fijnstof;
- Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.
- In het kader van het programma duurzame mobiliteit monitoren we jaarlijks de reductie van CO2, stikstof en fijnstof.

#### *Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Programmamanagement voeren ten behoeve van het door ontwikkelen en uitvoeren van het Regionaal programma duurzame mobiliteit.
- Effectbepaling doen van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke en MRDH maatregelen i.r.t. de Europese en nationale doelstelling van 55% CO2-reductie in 2030.
- Monitoren van de effecten van de maatregelen op de reductie CO2, fijnstof en stikstof.
- Voortgang van de instroom van de emissievrije bussen in de concessies monitoren. In 2023 verwachten we geen nieuwe instroom van emissievrije bussen, wel in de jaren hierna.
- Het onderzoek naar terugwinnen remenergie is afgerond en krijgt een vervolg in 2024.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit. Daarnaast inspanssen voor bewust en duurzaam reizen van de medewerkers van de eigen organisatie
- Het delen van kennis (uit landelijke netwerken) over duurzame mobiliteit met de gemeenten via het bestuurlijk kernteam, het ambtelijk overleg duurzame mobiliteit en het digitale platform.
- Inspiratie en advisering door de denktank duurzame mobiliteit.

### **Deelmobiliteit in de regio**

We onderzoeken de potentie van deelmobiliteit in regionaal verband en in relatie tot de OV-concessies. We maken de koppeling met andere thema's zoals ketenmobiliteit,

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

- Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- In 2023 wordt gestart met het opstellen van een gemeenschappelijk beeld deelmobiliteit.
- Het verder vormgeven van de (kennis)makelaars rol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.
- Verbinding leggen met landelijk programma deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) ten behoeve van harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.
- Nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit ten behoeve van harmonisatie beleid en eisen deelmobiliteit.
- Toewerken naar nationale kennisbank deelmobiliteit.
- Evalueren van de proef met besloten deelfietsen bij Dutch Innovation Factory Zoetermeer.

### **Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland bereikbaar**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

- realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

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

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

Via de OV-concessies en de daarbinnen afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen wij de OV-maatregelen 'op straatniveau' invoeren. De MRDH verleent en managet de concessies voor het OV (per bus, tram en metro). We houden toezicht op de uitvoering en sturen op de uitvoeringskwaliteit en reizigerstevredenheid. De vervoerders stellen jaarlijkse vervoerplannen op voor verbeteringen aan het OV en voeren de verbeteringen uit. De vervoerders doen, conform de afgesloten concessies, voorstellen en gemeenten adviseren ook vanuit lokaal perspectief op de vervoerplannen. De besluiten over de

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Uitvoeren van het concessie management met daarbij bijzondere aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis en de uitrol van de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het Transitieprogramma OV en corona.
- Een tevreden reiziger met een klantenwaardering van gemiddeld een ruime voldoende.
- Beperkte rituitval (< 1%).
- Een solide partnerschap met onze vervoerders op te bouwen om de gezamenlijke uitdagingen het hoofd te bieden.
- Innovaties stimuleren (Innovatieroute) op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.

### **Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk**

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

#### **Regionaal Basisnetwerk fiets**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

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

### **Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Uitvoeren programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.
- De uitvoering van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 omvat een aantal doorlopende activiteiten:
  - Monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.
  - Periodieke terugkoppeling t.a.v. de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de BcVa.
- De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico-gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.
- Coördinatie van de uitvoering van het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025, het voortzetten van verkeerseducatie en gedragscampagnes in de metropoolregio vanuit de aanpak "Maak een punt van nul".
- Samen met provincie Zuid-Holland regievoeren op het ROV Zuid-Holland bij het uitvoeren van het Meerjaren Programmavlan ROV 2022-2024. In dit programma wordt de nadruk gelegd op de integrale aanpak door samenhang tussen infrastructurele



maatregelen, handhaving en gedragsbeïnvloeding. De rol van ROV-ZH richt zich op kennisontwikkeling en faciliteren van nieuwe gedragsprogramma's.

- Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.

### **Autonetwerk en verkeersmanagement**

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

#### *Welke resultaten willen we bereiken:*

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

#### *Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Actief deelnemen aan de werkgroep Programmering en Verkeersmanagement van Zuid-Holland Bereikbaar.
- Uitvoeren knelpuntenanalyse metropolitaan wegennet over het jaar 2022 en deze toetsen aan de eisen van de SA. Met de uitkomsten van deze knelpuntenanalyse zal in overleg met de wegbeheerders gekeken worden of er wegen zijn waar maatregelen / (vervolg)onderzoeken noodzakelijk zijn.
- Zorgen voor overzicht van de betrouwbaarheid en reistijd op het metropolitaan netwerk. Nader inzicht in oorzaak en mogelijke maatregelen op wegen die niet voldoen aan de netwerkeisen.
- Reactie geven op Tracébesluit A4 Haaglanden-N14 en ondersteunen bij het realiseren van de meekoppelkansen waaronder de fietsroute boven de N14.
- Reactie geven op (tussentijdse) resultaten planstudie (VO) Erasmusweg/Lozerlaan. Verkennen functie N44 in totale netwerk i.r.t. mobiliteitstransitie (kansen en mogelijkheden).
- We gaan met de gemeenten Wassenaar en Den Haag en met Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland in gesprek over het doen van een verdere verkenning naar de functie van de N44 in het totale netwerk en mogelijke oplossingsrichtingen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N44.
- Samen met de gemeente Rijswijk diverse activiteiten in relatie tot de Beatrixlaan: Vaststellen definitief ontwerp Bovengronds Verstedelijks Ontwerp (BVB), vaststellen rapportage vervolgonderzoek flankerende maatregelen, onderzoek mogelijkheden gedragsaanpakken en uitvoeren onderzoek lange termijn oplossing.

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

### **Programma Knooppunten**

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

#### *Welke resultaten willen we bereiken:*

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

#### *Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Starten met de verkenning Beurs.
- Invulling geven aan de rol van kennismakelaar.
- Opstellen en laten vaststellen van verschillende startnotities voor OV-knooppunten.
- Deelnemen aan werkgroepen van verschillende knopen (Laan van NOI, Den Haag Moerwijk en Rotterdam Lombardije).
- Uitwerken plannen voor bestaande knooppunten Schiedam Centrum en Den Haag Laan v NOI als onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn en Knooppunten.
- Zorgdragen voor een goede afstemming met beleidsontwikkeling op het gebied van fiets, waaronder actualisatie basisnet fiets.

### **OV-concessies, onderdeel assets**

Binnen de railconcessies HTM en RET maken wij afspraken over het beheer en onderhoud van de gehele portefeuille voor het financiële langere termijnperspectief. Daarnaast maken we afspraken over de raakvakken met lopen, fietsen, deelmobiliteit, vervoer over water, kwaliteit buitenruimte en verkeersveiligheid. We faciliteren verbeteringen aan het OV-

netwerk door de komende jaren extra remisecapaciteit toe te voegen, zowel in Den Haag als Rotterdam en omstreken voor metro en tram. Onder meer op de locaties GAVI Den Haag, 's Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam. De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (incl. remises) op basis van de kaders die in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden vastgesteld.

*Welke resultaten willen we bereiken:*

- We geven in de aankomende 4 jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal OV.
- De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe voor metro en tram.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

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

## **Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem**

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

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

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

De keuzes worden gezamenlijk gemaakt aan de hand van het Afwegingskader dat in oktober 2020 is vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, en waarin onder meer staat dat het maatregelenpakket evenwichtig moet zijn: geografisch, qua

reizigersdoelgroepen en qua toegankelijkheid. Het is van essentieel belang dat gebieden niet geïsoleerd raken van het OV.

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Voortzetten van de in de afgelopen jaren solide opgebouwde partnerships met onze vervoerders met oog en begrip voor elkaar belangen.
- In 2023 is het transitieprogramma OV dat gestart is tijdens de coronacrisis om het OV overeind te houden nog steeds van kracht en ontvangen de vervoerders een tegemoetkoming van het Rijk en de MRDH om de dienstverlening ondanks lagere reizigersopbrengsten op peil te houden. Binnen de kaders van dit programma stemmen de vervoerders hun vervoersaanbod zo goed als mogelijk af op de reizigersvraag.
- In 2023 voeren we een studie uit naar veranderingen in reisgedrag, om inzichten te verschaffen of en hoe de OV-reiziger terugkeert in het OV.
- Op 12 oktober 2022 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit de maatregelen voor 2023 en 2024 in het Transitieprogramma OV en corona vastgesteld. Ook in 2023 en 2024 vinden halfjaarlijks herijkingen van het Transitieprogramma plaats, waarbij indien nodig bijgestuurd kan worden. Onderdeel van het transitieprogramma is een set stimuleringsmaatregelen om het openbaar vervoersysteem toekomstvast te maken. Om het OV extra te stimuleren investeert de MRDH in versnellingsmaatregelen, ketenmobiliteit, nieuwe betaalwijzen (de mogelijkheid om het OV te gebruiken met een bankpas, naast een OV-pas), lokaal maatwerkvervoer en verbetering van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven, zoals benoemd bij opdracht 3 en 5.
- Parallel daaraan vinden in 2023 (en zo nodig in 2024) herijkingen van de OV-concessies plaats, conform de landelijke afspraak van 25 juni 2021 dat de OV-concessies "herijkt" worden en de structurele effecten van corona weggewerkt worden zodat concessies weer in evenwicht worden gebracht en weer financieel gezond

kunnen zijn en er opnieuw perspectief komt om te kunnen voortbestaan en inschrijven in nieuwe aanbestedingen en het aangaan van inbestedingen".

- Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van en daarmee extra middelen voor het OV.
- Kamerleden actueel op de hoogte houden van de ontwikkelingen die elkaar snel opvolgen en daarbij het OV belang benadrukken voor de metropoolregio

### 3.1.2 Financiële afwijkingen

| Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's) | Begroting 2023     | Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage | Begrotingswijzigingen 2023-1 |
|---|--------------------|---|------------------------------|
| <b>Lasten:</b>  |                    |   |                              |
| <i>Beleid en programmering</i>                                |                    |   |                              |
| Verkeer   | 5.300.000          | 7.612.241                               | 2.312.241                    |
| Openbaar vervoer  | 5.300.000          | 5.414.443                               | 114.443                      |
| <b>Subtotaal Beleid en programmering</b>                      | <b>10.600.000</b>  | <b>13.026.684</b>                       | <b>2.426.684</b>             |
| <i>Exploitatie openbaar vervoer</i>                           |                    |   |                              |
| Concessies  | 393.096.632        | 471.902.019                             | 78.805.387                   |
| Beheer en onderhoud infra                                     | 5.297.159          | 11.912.985                              | 6.615.826                    |
| <b>Subtotaal Exploitatie OV</b>                               | <b>398.393.791</b> | <b>483.815.004</b>                      | <b>85.421.213</b>            |
| <i>Apparaatslasten</i>  |                    |   |                              |
| Directe kosten personeel                                      | 3.156.011          | 3.419.445                               | 263.434                      |
| <b>Subtotaal Apparaatslasten</b>                              | <b>3.156.011</b>   | <b>3.419.445</b>                        | <b>263.434</b>               |
| <i>Financiering</i>   |                    |   |                              |
| Rente   | 10.589.085         | 12.222.722                              | 1.633.637                    |
| <b>Subtotaal Financiering</b>                                 | <b>10.589.085</b>  | <b>12.222.722</b>                       | <b>1.633.637</b>             |
| <b>Totaal lasten</b>  | <b>422.738.887</b> | <b>512.483.855</b>                      | <b>89.744.968</b>            |
| <b>Baten:</b>   |                    |   |                              |
| Onttrekking fonds BDU   | 398.416.609        | 490.783.669                             | 92.367.060                   |
| Rente   | 10.589.085         | 12.222.722                              | 1.633.637                    |
| Marktconformiteits-opslag                                     | 7.801.395          | 6.826.234                               | -975.161                     |
| Overige inkomsten   | 5.931.798          | 5.931.798                               | 0                            |
| <b>Totaal baten</b>   | <b>422.738.887</b> | <b>515.764.423</b>                      | <b>93.025.536</b>            |
| Saldo van baten en lasten                                     | 0                  | 3.280.568                               | 3.280.568                    |
| Toevoeging risicoreserve financiering                         | 0                  | -3.280.568                              | -3.280.568                   |
| <b>Resultaat</b>  | <b>0</b>           | <b>0</b>                                | <b>0</b>                     |

#### Toelichting financiële afwijkingen

##### Lasten

##### Beleid en programmering

##### *Verkeer*

De hogere begrote lasten in 2023 worden veroorzaakt door:

- MRDH fungeert als kassier voor de rijksbijdrage voor de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 2,4 miljoen), De extra lasten worden gedekt door een extra rijksbijdrage via de BDU beschikking.
- Als gevolg van een organisatiewijziging in 2022 om structurele werkzaamheden in te bedden in de organisatie is het aantal fte gestegen met 3,0 fte ten opzichte van de begroting 2023. De budgetneutrale dekking van deze formatie uitbreiding vindt plaats door de budgetten voor Beleid en programmering te verlagen. Voor 2023 gaat het om een bedrag van € 0,1 miljoen voor Verkeer.

##### *Openbaar vervoer*

In 2023 is er voor een bedrag van € 0,4 miljoen een incidentele toevoeging aan het budget voor beleid en programmering Openbaar vervoer (Studiekosten MIRT-verkenning HOV-verbinding CID/Binckhorst) door een incidentele bijdrage van het Rijk via de BDU.

Daartegenover staat een vermindering als gevolg van het overhevelen van budget naar het p-budget om structurele werkzaamheden in te bedden binnen de organisatie (€ 0,3 miljoen). De begrote lasten stijgen per saldo met € 0,1 miljoen.

#### Concessies en Beheer en onderhoud infra

De specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023 (TVOV) is door het Rijk toegezegd. De aanvragen zijn bij het Rijk ingediend voor de deadline van 1 april, maar nog niet verleend. De begrotingswijziging die hiermee samenhangt zal in de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage aan het bestuur aangeboden worden.

De verhoging van de lasten met € 85,4 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

| Concessies   | Mutatie lasten |                     |
|--|----------------|---------------------|
| Concessie Rail Rotterdam:  |                |                     |
| - Actualisering concessie. De toename komt voornamelijk door een stijging van de kapitaallasten materieel en dagelijks beheer en onderhoud van de infrastructuur | +              | 12,5 miljoen        |
| - Vrijval vanuit de vaststelling 2021 beschikbaar voor 2023  | +              | 6,8 miljoen         |
| - Verwachte MRDH bijdrage TVOV   | +              | 6,9 miljoen         |
| - Aanspraak van RET op aanvullende bijdrage vanuit bezuinigingen in 2020-2022 om tot een nul rendement te komen  | +              | 11,8 miljoen        |
| Concessie Rail Haaglanden:   |                |                     |
| - Actualisering concessie. De toename komt voornamelijk door minder bestedingen in 2022 die doorschuiven binnen het asset budget naar 2023.                      | +              | 8,3 miljoen         |
| - Vrijval vanuit de vaststellingen 2021, aanvullende bijdrage 2022 beschikbaar voor 2023   | +              | 8,2 miljoen         |
| - Doorgeschoven VAT- kosten ter voorbereiding aanschaf nieuwe trams  | +              | 2 miljoen           |
| Concessie Bus Rotterdam:   |                |                     |
| - Actualisering concessie o.a. de indexering van het prijspeil 2022 naar 2023  | +              | 2,4 miljoen         |
| - Daarnaast is het budget opgehoogd vanuit bezuinigingen in 2022 om een nul rendement te komen   | +              | 1,5 miljoen         |
| Concessie Voorne Putten Rozenburg:   |                |                     |
| - Actualisering concessie o.a. de indexering van het prijspeil 2022 naar 2023  | +              | 0,8 miljoen         |
| - De post meerwerk is voor 2023 hoger.   | +              | 0,8 miljoen         |
| Concessie Bus Haaglanden Stad:   |                |                     |
| - Actualisering concessie o.a. de indexering van het prijspeil 2022 naar 2023  | +              | 2,3 miljoen         |
| Concessie Bus Haaglanden Streek  |                |                     |
| - Actualisering concessie o.a. de indexering van het prijspeil 2022 naar 2023  | +              | 3,2 miljoen         |
| De verwachte lasten voor de stimuleringsmaatregelen uit het transitieplan zijn hoger in 2023.  | +              | 1,4 miljoen         |
| Aanvullend wordt een bijdrage vanuit de 27,5% regeling verwacht  | +              | 4,0 miljoen         |
| De voorziening voor indexatieverschillen is opgehoogd i.v.m. verwachte hogere inflatie correctie over 2023   | +              | 4,6 miljoen         |
| De kosten voor distributie chipkaart zijn opgehoogd met de doorschuif van subsidie uit 2022  | +              | 0,8 miljoen         |
| De reservering voor maatwerkvervoer is vanuit het overschot van 2022 opgehoogd naar 2023   | +              | 1,1 miljoen         |
| Diverse kleine mutaties  | -              | 0,6 miljoen         |
| <b>Totaal</b>  | <b>+</b>       | <b>78,8 miljoen</b> |



| Beheer en onderhoud infra  | Mutatie lasten |                    |
|--|----------------|--------------------|
| De reservering voor beheer en onderhoud nieuw areaal is opgehoogd in verband met doorschuif budget vanuit 2022 | +              | 4,3 miljoen        |
| Diverse mutaties binnen de overige assets, zoals doorschuif van DRIS kosten naar 2023                          | +              | 2,3 miljoen        |
| <b>Totaal</b>  | <b>+</b>       | <b>6,6 miljoen</b> |

#### Apparaatslasten

Zie voor de toelichting op de stijging van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

#### Financiering

Zie voor de toelichting op de stijging van de rentebaten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

#### **Baten**

##### Onttrekking fonds BDU

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

##### Rente en Marktconformiteits-opslag

Zie voor de toelichting op de stijging van de rentebaten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

##### Overige inkomsten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

## 3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

**Opdracht 3** - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*

**Opdracht 5** - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*

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

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

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

##### **Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

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

##### **OV-ontwikkelprogramma's**

In het vervoersgebied van de RET worden dossiers zoals het Plan Toekomstvast Tramnet, project Metronet, HOV Ridderkerk, HOV Maastunnel korte termijn, diverse knooppunten en OV-doorstromingsprojecten gerealiseerd. In het vervoersgebied van de HTM (OVNEXT)

wordt de instroom nieuwe stadstrams, een remise, versnellingsprojecten OV, knooppunten en het project gekoppeld rijden RandstadRail gerealiseerd. Beide programma's dragen bij aan de verstedelijkingsopgave.

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Uitvoering geven aan de verwachte groei en kwaliteitsverbetering van het OV-netwerk, via de OV-ontwikkelprogramma's in de regio's Rotterdam en Haaglanden, ter ondersteuning van de verstedelijkingsopgaven in deze gebieden. Met onder meer de ontwikkeldossiers Plan toekomstvast tramnet Rotterdam, Koningscorridor, metrostation / gebiedsontwikkeling Beurs en doorstroming OV.
- Realisatie kwaliteitsverbetering van vijf regionale OV-knooppunten, onder meer Spijkenisse centrum ter bevordering van ketenmobiliteit.
- Realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam en enkele buslijnen onder meer buslijn 70 Rotterdam-Zuid.
- Realisatie aanpassingen traminfra Hofplein Rotterdam voor een betere doorstroming.

### **Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitane Fietsroutenetwerk (MFR), routes uit de 1e en 2e tranche van het MFR-programma worden uitgewerkt in een verkenning of planstudie op weg naar uitvoering.
- Verstrekken van subsidie voor tracédelen uit de SOK op basis van een definitief ontwerp.

### **Verbeterd OV-systeem**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

- 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.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Realisatie van tramlijn 19B naar de TU Delft;
- Realisatie van de reconstructie van het metropolitaan OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam) ter bevordering van ketenmobiliteit.
- Realisatie van inframaatregelen voor de nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding door de Maastunnel Rotterdam en in Ridderkerk.
- Realisatie van het deelprogramma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio met onder meer de bestelling van 50 nieuwe trams, alsmede realisatie en deels nog uitwerking van het aanpassen van de traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16. Ook wordt een nieuwe remise op de GAVI-locatie in Den Haag uitgewerkt.

### **Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk Autonetwerk en verkeersmanagement**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

- Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Realisatie intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's).
- Realisatie reconstructie IJsselmondseknoop.
- Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor en in Westland
- Met de partners van Zuid-Holland Bereikbaar projecten uitvoeren die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave van het wegennet waarborgen en bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

### **Regionaal Basisnetwerk fiets**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Realisatie van verbeteringen van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets. Fietspaden die onderdeel zijn van het basisnetwerk fiets komen bij kwaliteitsverbetering in aanmerking voor 50% subsidie.

### **Programma Knooppunten**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

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

### **Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

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

### **Doorstromingsprojecten uit OV Ontwikkelprogramma's**

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

#### *Welke resultaten willen we bereiken:*

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

#### *Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- Verder uitwerken van de aanpak versnelling OV, onder meer gestart als onderdeel van het Transitieprogramma OV en corona.

### 3.2.2 Financiële afwijkingen

| Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's) | Begroting 2023     | Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage | Begrotingswijzigingen 2023-1 |
|--|--------------------|---|------------------------------|
| <b>Lasten:</b>   |                    |   |                              |
| <i>Projectkosten Verkeer</i>                                     |                    |   |                              |
| Verkeersmanagement en wegenstructuur                             | 47.898.973         | 42.753.320                              | -5.145.653                   |
| Fiets- en ketenmobiliteit  | 30.559.250         | 19.931.453                              | -10.627.797                  |
| Verkeersveiligheid   | 8.990.115          | 22.462.691                              | 13.472.576                   |
| <b>Subtotaal Verkeer</b>   | <b>87.448.338</b>  | <b>85.147.465</b>                       | <b>-2.300.873</b>            |
| <i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>                            |                    |   |                              |
| Netwerk openbaar vervoer   | 52.135.873         | 69.751.040                              | 17.615.167                   |
| <b>Subtotaal Openbaar vervoer</b>                                | <b>52.135.873</b>  | <b>69.751.040</b>                       | <b>17.615.167</b>            |
| <i>Apparaatslasten</i>   |                    |   |                              |
| Directe kosten personeel   | 1.392.148          | 1.455.782                               | 63.634                       |
| <b>Subtotaal Apparaatslasten</b>                                 | <b>1.392.148</b>   | <b>1.455.782</b>                        | <b>63.634</b>                |
| <b>Totaal lasten</b>   | <b>140.976.359</b> | <b>156.354.286</b>                      | <b>15.377.927</b>            |
| <b>Baten:</b>  |                    |   |                              |
| Onttrekking fonds BDU  | 140.976.359        | 154.354.340                             | 13.377.981                   |
| Overige inkomsten  | 0                  | 1.999.946                               | 1.999.946                    |
| <b>Totaal baten</b>  | <b>140.976.359</b> | <b>156.354.286</b>                      | <b>15.377.927</b>            |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>                                 | <b>0</b>           | <b>0</b>                                | <b>0</b>                     |

#### Toelichting financiële afwijkingen

##### Algemeen

##### Lasten

##### Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 5,1 miljoen ontstaan door:

| Onderwerp  | Mutatie lasten |             |
|--|----------------|-------------|
| Bijstelling jaarschijf 2023 Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret-maatregelen. Voor 2023 wordt de realisatie van een brug en twee fietsprojecten begroot. De begrote jaarschijf daalt van € 14 miljoen naar € 9 miljoen. Het budget schuift door naar komende jaren.   | -              | 5 miljoen   |
| Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, kruispunt IJsselmondse knoop, is de subsidie aanvraag nog in voorbereiding maar wordt deze verwacht in 2023. Een deel van de kosten is daarom doorgeschoven van 2022 naar 2023.  | +              | 1,8 miljoen |
| In de begroting 2023 was nog rekening gehouden met de start in 2022 van de realisatie van het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan, één van de maatregelen uit het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers'. Naar verwachting start de uitvoering van het project in 2024.  | -              | 4 miljoen   |
| In de begroting 2023 was nog rekening gehouden met de start in 2022 van de realisatie van het project Kruising Erasmusweg-Lozerlaan, één van de maatregelen uit het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers'. Naar verwachting start de uitvoering van het project in 2025, nadat in 2024 en 2025 het voorlopig respectievelijk definitief ontwerp wordt opgeleverd. | -              | 6 miljoen   |
| Het programma AVL M is geëvalueerd. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit is besloten kennisontwikkeling te continueren, lopende projecten af te ronden en geen nieuwe pilots te starten. De verwachte bestedingen voor 2023 nemen daardoor af met 2 miljoen.   | -              | 2 miljoen   |



|   |   |                      |
|---|---|----------------------|
| In het kader van de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move is een deel van de verplichtingen doorgeschoven van 2022 naar 2023.   | + | 4,5 miljoen          |
| De studiekosten voor het MIRT project oeververbindingen Rotterdam worden ter begroting gebracht.  | + | 1,5 miljoen          |
| In de begroting 2023 was nog geen rekening gehouden met de bijdrage aan het werkbudget voor het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar. Het gaat voor de MRDH om een bedrag van € 383.333 per jaar. Het Rijk draagt eenzelfde bedrag bij aan dit werkbudget en voegt dit toe aan de BDU beschikking voor 2023.  | + | 0,8 miljoen          |
| De afronding van de Duurzaam Veilige reconstructie van de N233 verschuift volgens informatie van de wegbeheerder van eind 2022 naar medio 2024. Voor 2023 wordt rekening gehouden met een besteding van € 0,8 miljoen.  | + | 0,8 miljoen          |
| Diverse kleinere mutaties, voornamelijk subsidieverleningen die in de loop van 2022 zijn afgegeven en in 2023 tot bestedingen gaan leiden (bijvoorbeeld Infra aanpassingen aan de openbare weg voor de parkshuttle). Daarnaast is er sprake van aanpassing van bestedingsritmes (bijvoorbeeld de ombouw naar iVRI's). | + | 2,3 miljoen          |
| <b>Totaal</b>   | - | <b>€ 5,1 miljoen</b> |

### Fiets- en ketenmobiliteit

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

| Onderwerp  | Mutatie lasten |                       |
|--|----------------|-----------------------|
| De planuitwerking van de Metropolitane Fietsroutes Westland – Rotterdam, Zoetermeer – Rotterdam en Delft – Rotterdam Alexander is gestart. De realisatie van de routes zal vanaf 2024 plaatsvinden. Voor de routes (Dordrecht-) Ridderkerk – Rotterdam en Den Haag - Pijnacker wordt naar verwachting in 2023 de samenwerkingsovereenkomst getekend maar de realisatie start naar verwachting in 2025. Het budget schuift door naar komende jaren. Voor de routes uit de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 geldt dat deze zich nog bevinden in de verkenningsfase. | -              | 18,1 miljoen          |
| Binnen het programma kleine projecten zijn voor ruim 40 projecten binnen de categorie fiets- en ketenmobiliteit de bestedingen doorgeschoven van 2022 naar 2023.   | +              | 9,1 miljoen           |
| Binnen het programma kleine projecten is een deel van de aanmeldingen in het IPVa 2022 niet aangevraagd, wat leidt tot lagere lasten in 2023.  | -              | 1,6 miljoen           |
| <b>Totaal</b>  | -              | <b>€ 10,6 miljoen</b> |

### Verkeersveiligheid

De hogere verwachte bestedingen van € 13,5 miljoen ontstaan door:

| Onderwerp   | Mutatie lasten |                       |
|---|----------------|-----------------------|
| Binnen het programma kleine projecten is zijn binnen de categorie Verkeersveiligheid voor een bedrag van € 8 miljoen de bestedingen doorgeschoven van 2022 naar 2023.       | +              | 8,0 miljoen           |
| Het project Herinrichting kruising Moezelweg/ Merwedeweg is met een jaar vertraagd. De bestedingen schuiven door van 2022 naar 2023 (€ 1,9 miljoen hoger).                  | +              | 1,9 miljoen           |
| Voor de verkeersveiligheidsmaatregelen, waarvoor eind 2022 een specifieke uitkering van het Rijk is ontvangen in 2022, bedragen de begrote bestedingen in 2023 € 5 miljoen. | +              | 5 miljoen             |
| Binnen het programma kleine projecten is een deel van de aanmeldingen in het IPVa 2022 niet aangevraagd, wat leidt tot lagere lasten in 2023.                               | -              | 1,4 miljoen           |
| <b>Totaal</b>   | -              | <b>€ 13,5 miljoen</b> |

### Netwerk openbaar vervoer

De hogere verwachte bestedingen van € 17,6 miljoen ontstaan door:

| Onderwerp  |          | Mutatie lasten        |
|--|----------|-----------------------|
| De projecten 4-sporigheid Schiedam (2,8 miljoen) en ontwikkeling Entreegebied Zoetermeer (€ 0,5 miljoen) starten niet in 2022 en schuiven door naar 2023.  | +        | 3,3 miljoen           |
| Door vertraging in de realisatie schuiven lasten voor de projecten INTHR (4,5 miljoen), systeemsprong (€ 4 miljoen), Hoekse lijn (€ 3,2 miljoen) en lijn 19 incl. Sebastiaansbrug (€ 1,6 mln.).  | +        | 13,3 miljoen          |
| Het budget voor Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret-maatregelen staat bij Verkeersmanagement en wegenstructuur. De lasten voor de OV maatregelen zijn nu opgenomen bij OV  | +        | 4 miljoen             |
| Daarnaast schuift voor een aantal projecten de realisatie naar achter, waardoor de lasten in 2023 lager worden. Het gaat om Randstadrail (1 miljoen), Doorstromingsmaatregelen OV (€ 3,2 miljoen) en R-net Ridderkerk (€ 1,3 miljoen)                                    | -        | 5,5 miljoen           |
| Nieuw is een reservering voor de studiekosten van de verkennings- en planuitwerkingsfase van de MIRT-verkenningen Oude lijn & Knooppunten, Bereikbaarheid CID Binckhorst en Oeververbindingen regio Rotterdam (€ 1 miljoen) en indexering van projecten (€ 2,6 miljoen). | +        | 3,6 miljoen           |
| Diverse kleine mutaties  | -        | 1,1 miljoen           |
| <b>Totaal</b>  | <b>+</b> | <b>€ 17,6 miljoen</b> |

### Apparaatslasten

Zie voor de toelichting op de stijging van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

### **Baten**

#### Onttrekking fonds BDU

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

#### Overige inkomsten

Dit betreft de Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen.

### 3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

**Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren**

**Opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties**

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

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

##### Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren

###### **Algemeen**

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

Voor extra productiviteit en bedrijvigheid zetten we in op *Versterken mkb en Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's*.

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

###### **Campusprogramma**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

- Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.
- Jaarlijks nemen minimaal 1.000 studenten en 250 bedrijven per jaar deel aan campus(innovatie)opdrachten en programma's.
- Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten

- We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling
- We ondersteunen drie Groeifonds aanvragen, waarin acht mbo- en hbo campussen op het gebied van glastuinbouw, energietransitie en digitalisering de krachten sectoraal bundelen. Met als doel de opschaling van publiek-private samenwerking in het beroepsonderwijs te realiseren en daarmee voldoden én goed geschoolde mensen op te leiden voor het mkb.
- We ondersteunen campussen in hun communicatie naar mkb bedrijven met behulp van de ontwikkelde toolkit, die een kopverhaal over het campusnetwerk en kernverhalen per sector bevat, een corporate presentatie, feiten en cijfers, showcases en een folder.

### **Leven Lang Ontwikkelen programma (LLO)**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- We leveren een financiële bijdrage aan minimaal vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo en/of hbo campus.
- We voeren een verkenning uit naar primair onderwijs en voortgezet onderwijs projecten die regionaal de instroom op mbo- en hbo campussen bevorderen.
- We voeren een verkenning uit naar mogelijke nieuwe samenwerkingspartners in de regio die skills opleidingen aanbieden in relevante sectoren, om werkenden, werkzoekenden en zij-instromers nog beter te bereiken en de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt te vergroten.

### **Versterken mkb**

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- We voeren een behoefteninventarisatie uit onder accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten en stellen een bijbehorend uitvoeringsplan op.

- We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen
- We onderhouden een netwerk van accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten en delen kennis over innovatieprogramma's, regelingen en best practices via twee tot drie sessies en/of via andere kanalen die uit de behoefteninventarisatie komen.

### **Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's**

In Region of the Future worden samen met YES!Delft oplossingen ontwikkeld voor regionale innovatievraagstukken. Startups ontwikkelen schaalbare, commercieel en technisch haalbare oplossingen. Gemeenten kunnen hier optreden als eerste klant, waardoor maatschappelijke opgaven direct worden gekoppeld aan de uitdagingen van individuele gemeenten. De nieuwe producten en diensten die dit oplevert zorgen voor stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei. Daarnaast stimuleren we sectorale innovatieprogramma's en innovatieve programma's/projecten op economische toplocaties die zorgen ervoor dat bedrijven hun vernieuwende producten en diensten sneller ontwikkelen in testomgevingen ('fieldlabs'). Hierbij ligt de focus op het toepassen van innovatie bij het mkb. De MRDH stimuleert innovatie door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland financiering en schaalvergroting van programma's te organiseren waardoor deze meer maatschappelijke- en economische effecten opleveren.

#### *Welke resultaten willen we bereiken:*

- Toename percentage van startups en scaleups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.
- Adoptie van businesscases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal 10 gemeenten.

#### *Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- In het programma Region of the future stellen we samen met YES!Delft op de domeinen Urban Data, Robotica openbare ruimte en Energietransitie met gemeenten probleemdefinities op en worden multidisciplinaire teams samengesteld die oplossingen bedenken en maken (prototypes).
- Op basis van de startup/scaleupmonitor 2022 maken gemeenten afspraken/versterken samenwerking die bijdraagt aan aantrekkelijker vestigingsklimaat voor startups/scaleups.

In onze jaarafspraken 2023 met InnovationQuarter zetten we in op: Startups, scaleups en innovatief mkb helpen om hun innovatiebehoefte scherp te krijgen, innovatieve ondernemingen op weg helpen naar financiering via o.a. het Investor readiness programma en de marktkansen van innovatieve ondernemingen verbeteren door o.a. kennis te delen.

### **Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties**

Het economische en maatschappelijk belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. Deze plekken bieden werkgelegenheid aan een brede beroepsbevolking, bieden ondernemers en bedrijven de ruimte om te produceren, innoveren en slimme oplossingen te bedenken. Daarmee spelen ze (in potentie) een sleutelrol

in grote transities, zoals de energietransitie, circulaire transitie en klimaatadaptatie (waaronder ruimte voor groenblauwe oplossingen op bedrijventerreinen) en digitalisering. Aan de hand van de Strategie werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op het versterken van de ruimtelijke economische structuur van de regio door markevenwicht

tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, het beter benutten van de bestaande werklocaties en het aanjagen van vergroening en verduurzaming.

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

*Welke resultaten willen we bereiken:*

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

*Wat gaan we daarvoor doen in 2023:*

- We stellen een uitvoeringsagenda 2023-2024 op langs de lijnen: bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel/ vitale kernen.
- We organiseren regionale afstemming ten behoeve van passende ruimte voor werklocaties. Dit gebeurt op basis van een adviesvraag van gemeenten.
- We monitoren de regionale kantorenmarkt en de regionale winkelvoorraad.
- We organiseren zes bijeenkomsten over verschillende thema's binnen het domein werklocaties voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.
- We zorgen voor kennisontwikkeling op de (on)mogelijkheden van beter benutten van bestaande bedrijventerreinen (o.a. onderzoeken, kennisdeling van ervaringen gemeenten).
- We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.
- We verkennen of een lobbystrategie met samenwerkingspartners mogelijk is voor de agendering en bekostiging van de opgave van revitalisering/beter benutten van bedrijventerreinen.
- We organiseren twee kennissessies op het gebied van verduurzaming kantoren.
- We voeren het programma Next Economy Bedrijventerreinen uit, inclusief projectfinanciering en kennisdeling.

### 3.3.2 Financiële afwijkingen

| Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's) | Begroting 2023   | Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage | Begrotingswijzigingen 2023-1 |
|--|------------------|---|------------------------------|
| <b>Lasten:</b>                                     |                  |   |                              |
| Subtotaal programmakosten                          | 3.886.630        | 4.112.704                               | 226.074                      |
| Subtotaal InnovationQuarter                        | 0                | 950.898                                 | 950.898                      |
| Subtotaal YES!Delft                                | 500.000          | 500.000                                 | 0                            |
| Subtotaal directe kosten personeel                 | 1.005.380        | 1.041.441                               | 36.061                       |
| <b>Totaal lasten</b>                               | <b>5.392.010</b> | <b>6.605.043</b>                        | <b>1.213.033</b>             |
| <b>Baten:</b>                                      |                  |   |                              |
| Inwonerbijdrage                                    | 5.354.510        | 5.318.092                               | -36.418                      |
| Overige inkomstenoverdrachten gemeenten            | 37.500           | 37.500                                  | 0                            |
| <b>Totaal baten</b>                                | <b>5.392.010</b> | <b>5.355.592</b>                        | <b>-36.418</b>               |
| Saldo van baten en lasten                          | 0                | -1.249.451                              | -1.249.451                   |
| Onttrekking aan Egalisatiereserve EV               | 0                | 1.249.451                               | 1.249.451                    |
| <b>Resultaat</b>                                   | <b>0</b>         | <b>0</b>                                | <b>0</b>                     |

#### Toelichting financiële afwijkingen:

##### Lasten

De begrote lasten op het programma stijgen per saldo met € 1.213.033. Het betreft de volgende onderwerpen:

- De extra inzet op projectontwikkeling heeft ertoe geleid dat medio 2023 al een groot deel van het programmabudget dat beschikbaar is voor 2023 is verplicht. Tevens heeft deze extra inzet op projectontwikkeling geleid tot een lijst met concrete voorstellen voor projecten en opdrachten die ook nog in 2023 kunnen starten. Het betreft projecten en opdrachten op het gebied van Vernieuwen van werklocaties en Toekomstbestendige economie stimuleren conform de nieuwe Strategische Agenda. Het huidige resterende programmabudget voor 2023 is niet voldoende om al deze projectvoorstellen en opdrachten te financieren. Binnen de Egalisatiereserve is vanuit de resultaatbestemming jaarrekening 2021 en 2022 nog € 1.249.451 beschikbaar om hiervoor in te zetten. Met het ter begroting brengen van dit budget kunnen deze projecten en opdrachten snel verder worden uitgewerkt en hoeft er voor besluitvorming en start niet gewacht te worden tot een volgend begrotingsjaar. Door dit voorstel **stijgen** de begrote lasten met **€ 1.249.451**. Tegenover deze budgettoevoeging wordt voor eenzelfde bedrag een bijdrage uit de reserve begroot.
- De begrote lasten op het programma **dalen** met **€ 36.418** door de verwerking van het nieuwe cao akkoord in de salarislasten. Vanwege de stijging van de salarislasten stijgt de bijdrage aan de overheadkosten vanuit de inwonerbijdrage met € 36.418. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma. Deze daling van de baten komt ten laste van de programmakosten. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de paragraaf bedrijfsvoering (hoofdstuk 5.3).

##### Baten

Door de verwerking van het nieuwe cao akkoord in de salarislasten stijgt de bijdrage aan de overheadkosten vanuit de inwonerbijdrage met € 36.418. De inwonerbijdrage als geheel

wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met **€ 36.418**.

### **Reserves**

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met **€ 1.249.451**. Het betreft het ter begroting brengen van de vrije ruimte binnen deze reserve die in 2023 kan worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties. Zie ook de toelichting bij de lasten.

### **Budget neutrale wijzigingen**

Het algemeen bestuur heeft op 26 mei 2023 besloten over de subsidieaanvraag van InnovationQuarter om voor het jaar 2023 een subsidie te verstrekken van maximaal **€ 950.898**. De subsidieverlening wordt in 2023 voor het gehele bedrag als begrotingspostsubsidie ter begroting gebracht, aangezien de uitvoering ook in 2023 plaatsvindt. Dekking vindt plaats ten laste van het bestaande budget voor programmakosten, waardoor dit een budgetneutrale wijziging is.

In het budget voor directe kosten personeel is het cao akkoord voor de gemeentelijke sector voor het jaar 2023 verwerkt. De extra last van **€ 36.061** komt ten laste van het bestaande budget voor programmakosten, waardoor dit een budgetneutrale wijziging is. Zie verder de toelichting binnen de paragraaf bedrijfsvoering.



## 4. Overhead en vennootschapsbelasting

### 4.1 Overhead

| Overhead<br>(euro's)          | Begroting<br>2023 | Begroting<br>2023<br>na 1e Bestuursrapportage | Begrotings-<br>wijzigingen<br>2023-1 |
|-------------------------------|-------------------|---|--------------------------------------|
| <b>Lasten:</b>                |                   |   |                                      |
| Personele overhead Va         | 2.948.459         | 3.350.861                                     | 402.402                              |
| Materiële overhead Va         | 2.495.200         | 2.495.200                                     | 0                                    |
| <b>Totaal Overhead Va</b>     | <b>5.443.659</b>  | <b>5.846.061</b>                              | <b>402.402</b>                       |
| Personele overhead EV         | 840.920           | 877.338                                       | 36.418                               |
| Materiële overhead EV         | 623.800           | 623.800                                       | 0                                    |
| <b>Totaal Overhead EV</b>     | <b>1.464.720</b>  | <b>1.501.138</b>                              | <b>36.418</b>                        |
| <b>Totaal lasten overhead</b> | <b>6.908.379</b>  | <b>7.347.199</b>                              | <b>438.820</b>                       |

| Dekkingsbronnen Overhead<br>(euro's)   | Begroting<br>2023 | Begroting<br>2023<br>na 1e Bestuursrapportage | Begrotings-<br>wijzigingen<br>2023-1 |
|--|-------------------|---|--------------------------------------|
| Onttrekking fonds BDU                  | 5.443.659         | 5.846.061                                     | 402.402                              |
| Inwonerbijdrage EV                     | 1.464.720         | 1.501.138                                     | 36.418                               |
| <b>Totaal dekkingsbronnen Overhead</b> | <b>6.908.379</b>  | <b>7.347.199</b>                              | <b>438.820</b>                       |
| <b>Resultaat</b>                       | <b>0</b>          | <b>0</b>                                      | <b>0</b>                             |

### Toelichting financiële afwijkingen

#### Lasten en baten

De stijging van de personele overheadkosten (€ 438.820) is het gevolg van een structurele toevoeging van de functies adjunct manager openbaar vervoer en adjunct manager verkeer aan het functiegebouw van de MRDH (€ 274.632) en verwerking van het cao akkoord voor de gemeentelijke sector. Zie voor een verdere toelichting de paragraaf bedrijfsvoering.

De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 6.2). De uitgaven worden conform de standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering voor 80% toegerekend aan de BDU-middelen en voor 20% aan de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat.

### 4.2 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 5.2 Weerstandsvermogen en risico's.

## 5. Paragrafen

### 5.1 Financiering

| Financieringsfunctie                                 | Begroting<br>2023 | Begroting<br>2023<br>na 1e Bestuursrapportage | Begrotings-<br>wijzigingen<br>2023-1 |
|--|-------------------|---|--------------------------------------|
| <b>Lasten:</b>                                       |                   |   |                                      |
| Rente OV-bedrijven                                   | 10.589.085        | 12.222.722                                    | 1.633.637                            |
| Rente overbesteding                                  | 0                 | 0   | 0                                    |
| <b>Totaal</b>  | <b>10.589.085</b> | <b>12.222.722</b>                             | <b>1.633.637</b>                     |
| <b>Baten</b>   |                   |   |                                      |
| Rente OV-bedrijven                                   | 10.589.085        | 12.222.722                                    | 1.633.637                            |
| Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven               | 7.801.395         | 6.826.234                                     | -975.161                             |
| Te activeren rente overbesteding                     | 0                 | 0   | 0                                    |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>                     | <b>7.801.395</b>  | <b>6.826.234</b>                              | <b>-975.161</b>                      |
| Dotatie (-) / onttrekking risicoreserve financiering | 0                 | -3.280.568                                    | -3.280.568                           |
| <b>Resultaat</b>                                     | <b>7.801.395</b>  | <b>3.545.666</b>                              | <b>-4.255.729</b>                    |

#### Toelichting financiële afwijkingen

##### Lasten

Ondanks dat de financieringsbehoefte van de OV bedrijven achterloopt met hetgeen vooraf gedacht stonden de begrote lasten met € 1,6 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat de MRDH voor deze behoefte leningen heeft aangetrokken met een gemiddeld rentepercentage van 3,0%. Dit percentage is veel hoger dan de 0,5% waarmee banken rekende bij het opstellen van de begroting 2023.

##### Baten

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt op grond van het Treasurystatuut en de Verordening busleningen een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht bij de OV bedrijven. De in rekening te brengen opslag daalt naar verwachting met € 1,0 miljoen vanwege de lagere financieringsbehoefte van de OV bedrijven.

##### Reserve

De benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsfunctie wordt bepaald door de leningen aan de vervoerbedrijven af te zetten tegen de boekwaarde van de materiële vaste activa waarop de MRDH een pandrecht heeft. Door een dotatie van € 3,2 miljoen aan de Risicoreserve financieringen wordt de benodigde weerstandscapaciteit van € 31,3 miljoen bereikt. Zie het overzicht hieronder en bijlage 1 Staat van reserves en fondsen.

| Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's) | Begroting 2023   | Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage | Begrotingswijzigingen 2023-1 |
|---|------------------|---|------------------------------|
| Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)                  | 1.226.387.131    | 1.274.434.981                           | 48.047.850                   |
| boekwaarde MVA HTM, RET en EBS  | 1.384.861.186    | 1.359.119.825                           | -25.741.361                  |
| Economische waarde MVA (65% boekwaarde)                                 | 900.159.771      | 883.427.887                             | -16.731.884                  |
| Dekkingstekort economische waarde versus financiering                   | 326.227.360      | 391.007.094                             | 64.779.734                   |
| Weging risico   | 8%               | 8%                                      | 8%                           |
| Netto/gewogen risico  | 26.098.189       | 31.280.568                              | 5.182.379                    |
| Netto/gewogen risico (ondergrens € 30 miljoen)**                        | 28.000.000       | 31.280.568                              | 3.280.568                    |
| Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief                    | 28.000.000       | 28.000.000                              | 0                            |
| In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar                | 7.801.395        | 6.826.234                               | -975.161                     |
| <b>Toevoeging opslag aan risicoreserve*</b>                             | <b>0</b>         | <b>3.280.568</b>                        | <b>3.280.568</b>             |
| Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar                                | 0                | 0                                       | 0                            |
| <b>Beschikbaar voor exploitatie</b>                                     | <b>7.801.395</b> | <b>3.545.666</b>                        | <b>-4.255.729</b>            |

## Resultaat

Vanwege de daling van de begrote marktconformiteits-opslag met € 1 miljoen en de stijging van de dotatie aan de Risicoreserve financieringen daalt het resultaat op de financieringsfunctie met € 4,3 miljoen.

## 5.2 Weerstandsvermogen en risico's

### Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zover zij voor een van de activiteiten een onderneming drijft. De Rijksbelastingdienst heeft in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedroeg de risico-opslag tot en met 2022 ongeveer € 7 miljoen per jaar. De MRDH diende er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,75 miljoen per jaar aan belastingafdracht. In samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag verrichtte de MRDH hiervoor grondig onderzoek. Zij nam het standpunt in dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst.

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarbij we voor de vennootschapsbelasting de jaren 2016 en 2017 hebben kunnen afronden. Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. De Rijksbelastingdienst heeft de jaren 2018, 2019, 2020 en 2021 inmiddels conform de afgesproken bestendige gedragslijn afgehandeld. De hernieuwde aanslagen zijn inmiddels ontvangen. Dit betekent dat er geen rekening meer hoeft te worden gehouden met een structurele afdracht van € 1,75 miljoen per jaar en dit bedrag dus beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in de regio.

## 5.3 Bedrijfsvoering

Dit komt door een structurele toevoeging van de functies adjunct manager openbaar vervoer, adjunct manager verkeer en tactisch concessiemanager aan het functiegebouw van de MRDH, waardoor de formatie van de MRDH organisatie wijzigt van 89,6 fte naar 92,6 fte. Dit besluit is op 12 september 2022 genomen door het dagelijks bestuur. Bij de start van de adjuncten en de tactisch concessiemanager (in 2019) is uitgesproken te ambiëren dat de inzet tijdelijk (3 jaar) en dus eindig is. Argument hiervoor was dat de doorontwikkeling van de organisatie zou leiden tot een grotere taakvolwassenheid van de individuele medewerkers waardoor de managerial aandacht afnemend zou zijn. De MRDH organisatie heeft – bestuurlijk onderstreept in de inzet voor de vernieuwde Strategische Agenda – geconcludeerd dat eindigheid van de functies niet te verwachten en onwenselijk is. Het blijvend investeren en acteren in het omliggende netwerk van gemeenten en andere partners op managementniveau, naast de inzet van betrokken medewerkers, is onlosmakelijk verbonden met de koers die vanuit MRDH de komende jaren wordt gevaren.

Zowel de adjuncten als de tactisch concessiemanager worden volledig gedekt vanuit de BDU-inkomsten van de begroting. Om de functies structureel in de personeelskostenbegroting op te nemen is het noodzakelijk de begrotingspost personeelskosten verkeer en openbaar vervoer op te hogen. Voor de adjunct managers betreft dit de begroting 2023 voor overhead, onderdeel personele overhead Vervoersautoriteit (totaal € 274.632, prijspeil 2023 na cao verhoging). De budget neutrale dekking vindt plaats door gelijktijdige verlaging van de budgetten voor Beleid en programmering Verkeer en Openbaar vervoer (beiden € 137.316 prijspeil 2023, na cao verhoging) van het begrotingsprogramma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, waardoor de benodigde onttrekking aan de beschikbare BDU-middelen per saldo niet wijzigt. Voor de tactisch concessiemanager

betreft dit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel directe kosten personeel (€ 125.387, prijspeil 2023 na cao verhoging). De budget neutrale dekking vindt plaats door gelijktijdige verlaging van het budget voor Beleid en programmering Openbaar vervoer van het begrotingsprogramma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, waardoor de benodigde onttrekking aan de beschikbare BDU-middelen per saldo niet wijzigt.

Naast de structurele toevoeging van de drie functies aan het functiegebouw van de MRDH is het cao akkoord voor de gemeentelijke sector verwerkt. Sinds begin april 2023 is er een definitief akkoord over de nieuwe cao. Het akkoord geldt van 2 januari 2023 tot en met 1 januari 2024, waarbij schaalbedragen met € 240 bruto en daarna met 2% stijgen.

Voor de MRDH begroting betekent de verwerking van de cao verhoging een totale mutatie van **€ 415.459** en is als volgt opgebouwd:

| Verdeling                                   | fte's        | Kosten<br>prijspeil<br>basis<br>begroting | Verwerking<br>cao<br>verhoging | Totaal            | Verdeling cao verhoging |                |
|---|--------------|---|--------------------------------|-------------------|-------------------------|----------------|
|   |              |   |                                |                   | Overhead                | Programma's    |
| Toevoeging adjunct manager verkeer          | 1,00         | 132.807                                   | 4.509                          | 137.316           | 4.509                   |                |
| Toevoeging adjunct manager openbaar vervoer | 1,00         | 132.807                                   | 4.509                          | 137.316           | 4.509                   |                |
| Toevoeging tactisch concessiemanager        | 1,00         | 120.876                                   | 4.511                          | 125.387           |                         | 4.511          |
| Totaal toevoeging functies                  | 3,00         | 386.489                                   | 13.529                         | 400.018           | 9.018                   | 4.511          |
| Overige functies MRDH                       | 89,60        | 9.342.919                                 | 401.930                        | 9.744.849         | 164.189                 | 237.741        |
| <b>Totalen</b>                              | <b>92,60</b> | <b>9.729.408</b>                          | <b>415.459</b>                 | <b>10.144.867</b> | <b>173.207</b>          | <b>242.252</b> |

In de volgende overzichten is de was-wordt situatie van de verdeling van de apparaatslasten over de drie programma's (zie hoofdstuk 3) en het overzicht Overhead (zie hoofdstuk 5.1) weergegeven:

| Was kostenverdeling apparaatslasten 2023 |             |                   | Kostenverdeling                                   |   |                  |   |                             |
|--|-------------|-------------------|---|---|------------------|---|-----------------------------|
| Onderdeel                                | fte's       | Kosten            | BDU verkeer en vervoer                            |   |                  | Inwonerbijdrage EV                      |                             |
|  |             |                   | Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer | Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer | Overhead BDU     | Programma economisch vestigings-klimaat | Overhead inwonerbijdrage EV |
| <i>Personele apparaatslasten</i>         |             |                   |   |   |                  |   |                             |
| Secretaris-algemeen directeur            | 1,0         | 205.552           |   |   | 164.442          |   | 41.110                      |
| BFC, BSB en BID                          | 29,6        | 2.929.128         |   |   | 2.343.302        |   | 585.826                     |
| Vervoersautoriteit                       | 49,0        | 4.988.874         | 3.156.011   | 1.392.148   | 440.715          |   |                             |
| Economisch Vestigingsklimaat             | 10,0        | 1.219.364         |   |   |                  | 1.005.380                               | 213.984                     |
| <b>Totaal personele apparaatslasten</b>  | <b>89,6</b> | <b>9.342.919</b>  | <b>3.156.011</b>                                  | <b>1.392.148</b>                                      | <b>2.948.459</b> | <b>1.005.380</b>                        | <b>840.920</b>              |
| <i>Materiële apparaatslasten</i>         |             |                   |   |   |                  |   |                             |
|  |             | 3.119.000         |   |   | 2.495.200        |   | 623.800                     |
| <b>Totalen</b>                           |             | <b>12.461.919</b> | <b>3.156.011</b>                                  | <b>1.392.148</b>                                      | <b>5.443.659</b> | <b>1.005.380</b>                        | <b>1.464.720</b>            |



| Wordt kostenverdeling apparaatslasten 2023 |             |                   | Kostenverdeling                                   |   |                  |   |                             |
|--|-------------|-------------------|---|---|------------------|---|-----------------------------|
| Onderdeel                                  | fte's       | Kosten            | BDU verkeer en vervoer                            |   |                  | Inwonerbijdrage EV                      |                             |
|  |             |                   | Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer | Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer | Overhead BDU     | Programma economisch vestigings-klimaat | Overhead inwonerbijdrage EV |
| <i>Personele apparaatslasten</i>           |             |                   |   |   |                  |   |                             |
| Secretaris-algemeen directeur              | 1,0         | 210.127           |   |   | 168.102          |   | 42.025                      |
| BFC, BSB en BID                            | 29,6        | 3.061.791         |   |   | 2.449.433        |   | 612.358                     |
| Vervoersautoriteit                         | 52,0        | 5.608.554         | 3.419.446   | 1.455.782   | 733.327          |   |                             |
| Economisch Vestigingsklimaat               | 10,0        | 1.264.395         |   |   |                  | 1.041.441                               | 222.954                     |
| <b>Totaal personele apparaatslasten</b>    | <b>92,6</b> | <b>10.144.867</b> | <b>3.419.446</b>                                  | <b>1.455.782</b>                                      | <b>3.350.861</b> | <b>1.041.441</b>                        | <b>877.338</b>              |
| <i>Materiële apparaatslasten</i>           |             |                   |   |   |                  |   |                             |
|  |             | 3.119.000         |   |   | 2.495.200        |   | 623.800                     |
| <b>Totalen</b>                             |             | <b>13.263.867</b> | <b>3.419.446</b>                                  | <b>1.455.782</b>                                      | <b>5.846.061</b> | <b>1.041.441</b>                        | <b>1.501.138</b>            |

| Wijziging kostenverdeling apparaatslasten 2023 |            |                | Kostenverdeling                                   |   |                |   |                             |
|--|------------|----------------|---|---|----------------|---|-----------------------------|
| Onderdeel                                      | fte's      | Kosten         | BDU verkeer en vervoer                            |   |                | Inwonerbijdrage EV                      |                             |
|  |            |                | Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer | Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer | Overhead BDU   | Programma economisch vestigings-klimaat | Overhead inwonerbijdrage EV |
| <i>Personele apparaatslasten</i>               |            |                |   |   |                |   |                             |
| Secretaris-algemeen directeur                  | 0,0        | 4.575          |   |   | 3.660          |   | 915                         |
| BFC, BSB en BID                                | 0,0        | 132.663        |   |   | 106.131        |   | 26.533                      |
| Vervoersautoriteit                             | 3,0        | 619.680        | 263.434   | 63.634  | 292.612        |   |                             |
| Economisch Vestigingsklimaat                   | 0,0        | 45.031         |   |   |                | 36.061                                  | 8.970                       |
| <b>Totaal personele apparaatslasten</b>        | <b>3,0</b> | <b>801.949</b> | <b>263.434</b>                                    | <b>63.634</b>   | <b>402.402</b> | <b>36.061</b>                           | <b>36.418</b>               |
| <i>Materiële apparaatslasten</i>               |            |                |   |   |                |   |                             |
|  |            | 0              |   |   | 0              |   | 0                           |
| <b>Totalen</b>                                 |            | <b>801.949</b> | <b>263.434</b>                                    | <b>63.634</b>   | <b>402.402</b> | <b>36.061</b>                           | <b>36.418</b>               |

#### 5.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

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

##### Stand van zaken

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

### Planning



Onderstaand een statusoverzicht van de bijbehorende openstaande actiepunten:

#### Informatiebeveiliging

| Onderwerp  | Status   |
|--|--|
| Voorbereiding van uitvoeren van back-up en recovery test             | De MRDH heeft een change verzoek ingediend bij de gemeente Den Haag. De MRDH is bezig met het opstellen van een plan van aanpak. De verwachting is dat dit eind Q2-2023 gereed is. |
| Uitvoeren van autorisatie beheer                                     | Dit staat gepland voor begin Q2-2023 en eind Q3-2023.  |
| Uitvoeren van een penetratie test                                    | De opdrachtbeschrijving is gemaakt. De volgende stap is het opvragen van offertes. De uitvoering is naar verwachting in Q2-2023.   |
| Opvragen IT-audit resultaten bij Den Haag                            | De gevraagde gegevens zijn inmiddels ontvangen.  |
| Contract, SLA en DAP met Den Haag ondertekenen                       | Er is een nieuwe overeenkomst gesloten (en getekend) tussen de MRDH en de gemeente Den Haag. Gesprekken over de DAP worden in Q2-2023 afgerond.                                    |
| Vervangen Extranet en Stratech                                       | Vervanging van Extranet en Stratech is uiterlijk in Q4 2023 gereed.  |
| Update ICT-middelen en beheer CMDB (Configuratie Middelen Data Base) | De toegang tot de CMDB van de gemeente Den Haag is aangevraagd. De MRDH gaat zelf ook updaten hierin m.b.t. tot de gegevens over de laptops en wie ze bezit.                       |
| Registratie van alle meldingen in Topdesk                            | De registratie is inmiddels technisch mogelijk en de MRDH is gestart met registreren in Topdesk.   |

## Privacy

| Onderwerp  | Status  |
|--|---|
| Aanzet tot inventarisatie per applicatie of proces of er persoonsgegevens worden vastgelegd. | De inventarisatie wordt in de 2 <sup>e</sup> helft van 2023 opgepakt. |

## Informatiebeheer

| Onderwerp  | Status  |
|--|---|
| Opzetten van een leidraad en informatiebeheersplan                           | Loopt, de verwachting is dat eind Q2-2023 de leidraad en het informatiebeleidsplan zijn vastgesteld.  |
| Benoemen van processen en proces eigenaar.                                   | Loopt, de verwachting is dat eind Q2-2023 processen helder zijn en bijbehorende proceseigenaren zijn benoemd.                               |
| Vaststellen van meta-gegevens voor het informatiebeheer.                     | Loopt, de verwachting is dat dit eind Q2-2023 is vastgesteld.   |
| Uitwerken classificatie en inrichten hiervan in office.                      | De classificatie voor bestanden is vastgesteld. De volgende stap is communicatie en inrichten in Office. De verwachte afronding is Q2-2023. |
| Communicatie over proceseigenaren en classificatie van documenten in office. | De verwachte start is in Q2-2023.   |



## Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,  
gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014;  
gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 19 juni 2023;

### **b e s l u i t :**

1. Kennis te nemen van de 1<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2023;
2. De in de 1<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2023 opgenomen 1<sup>e</sup> begrotingswijziging 2023 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 7 juli 2023 van het algemeen bestuur.

de secretaris,

de voorzitter,

Christel Mourik

Jan van Zanen

## Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen

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

| Omschrijving                 | Saldo<br>jaarrekening<br>31-12-2022 * | Raming<br>toevoeging<br>2023 | Raming<br>onttrekking<br>2023 | Raming<br>saldo<br>31-12-2023 |
|------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| <i>Reserves</i>              |                                       |                              |                               |                               |
| Egalisatiereserve EV         | 5.843.976                             | 0                            | 1.249.451                     | 4.594.525                     |
| Risicoreserve financieringen | 28.000.000                            | 3.280.568                    | 0                             | 31.280.568                    |
| <b>Subtotaal reserves</b>    | <b>33.843.976</b>                     | <b>3.280.568</b>             | <b>1.249.451</b>              | <b>35.875.093</b>             |
| <i>Fondsen</i>               |                                       |                              |                               |                               |
| BDU                          | 314.988.005                           | 560.312.145                  | 650.984.070                   | 224.316.080                   |
| <b>Subtotaal fondsen</b>     | <b>314.988.005</b>                    | <b>560.312.145</b>           | <b>650.984.070</b>            | <b>224.316.080</b>            |
| <b>TOTAAL-GENERAAL</b>       | <b>348.831.981</b>                    | <b>563.592.713</b>           | <b>652.233.521</b>            | <b>260.191.173</b>            |

\* inclusief resultaatbestemming

### Toelichting mutaties

#### Egalisatiereserve EV

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met € 1.249.451. Het betreft het ter begroting brengen van de vrije ruimte binnen deze reserve die in 2023 kan worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties.

#### Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 4) en betreft de marktconformiteits-opslag die in rekening wordt gebracht bij de vervoerders. Deze opslag wordt toegevoegd aan de reserve totdat deze risico-reserve op voldoende niveau is. Ten opzichte van de Begroting MRDH 2023 is de geraamde toevoeging met € 3,2 miljoen gestegen. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 5.1 paragraaf Financiering.

#### BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2022). De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 490.783.669)
- Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 154.354.340)
- Overhead (€ 5.846.061)

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

## Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld

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

| Programmabegroting 2023 per taakveld (euro's)  | Begroting 2023     | Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage | Begrotingswijzigingen 2023-1 |
|--|--------------------|---|------------------------------|
| <i>Lasten per programma</i>                    |                    |   |                              |
| 2.1 Verkeer en vervoer                         | 94.140.487         | 94.215.487                              | 75.000                       |
| 2.5 Openbaar vervoer                           | 469.574.759        | 574.622.654                             | 105.047.895                  |
| 3.1 Economisch Vestigingsklimaat               | 5.392.010          | 6.605.043                               | 1.213.033                    |
| 0.4 Overhead                                   | 6.908.379          | 7.347.199                               | 438.820                      |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>576.015.635</b> | <b>682.790.383</b>                      | <b>106.774.748</b>           |
| <i>Baten per programma</i>                     |                    |   |                              |
| 2.1 Verkeer en vervoer                         | 94.140.487         | 94.215.487                              | 75.000                       |
| 2.5 Openbaar vervoer                           | 469.574.759        | 577.903.222                             | 108.328.463                  |
| 3.1 Economisch ontwikkeling                    | 5.392.010          | 5.355.592                               | -36.418                      |
| Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV | 6.908.379          | 7.347.199                               | 438.820                      |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>576.015.635</b> | <b>684.821.500</b>                      | <b>108.805.865</b>           |
| <b>Saldo van baten en lasten (0.11)</b>        | <b>0</b>           | <b>2.031.117</b>                        | <b>2.031.117</b>             |
| 0.10 Toevoeging aan reserves                   | 0                  | -3.280.568                              | -3.280.568                   |
| 0.10 Onttrekking aan reserves                  | 0                  | 1.249.451                               | 1.249.451                    |
| <b>Resultaat</b>                               | <b>0</b>           | <b>0</b>                                | <b>0</b>                     |

De Programmabegroting 2023 per taakveld is gelijk aan de Programmabegroting 2023 (hoofdstuk 2). Echter in deze staat is de verdeling van de lasten en baten gemaakt naar taakveld zoals deze zijn voorgeschreven vanuit het BBV om de vergelijkbaarheid tussen gemeenten en GR's onderling te verbeteren.

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 2.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer. In deze programma's is een duidelijke splitsing aangegeven welk taakveld het bevat. De rentelast en rentebaat worden verantwoord onder het taakveld 2.5 Openbaar vervoer omdat deze leningen betrekking hebben op deze taak. Omdat wij leningen aantrekken en direct 1 op 1 doorlenen is er geen sprake van een treasury taak.

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.

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

## Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten

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

- Stortingen in en onttrekkingen aan reserves
- Bijzondere ontvangsten en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard. Echter, er zijn ook verrekeningen met reserves die structureel van aard zijn. Binnen de MRDH zijn dat de verrekeningen met de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. De Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat bevat voornamelijk de nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat. Deze reserve heeft een langlopend karakter.

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

In de hiernavolgende tabel zijn per programma de incidentele lasten en baten weergegeven:

| Incidentele baten en lasten<br>(euro's)        | Begroting<br>2023 | Begroting                        | Begrotings-           |
|--|-------------------|----------------------------------|-----------------------|
|  |                   | 2023<br>na 1e Bestuursrapportage | wijzigingen<br>2023-1 |
| <i>Incidentele lasten per programma</i>        |                   |                                  |                       |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer     | 0                 | 6.108.568                        | 6.108.568             |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer  | 8.744.628         | 10.983.700                       | 2.239.072             |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat                | 0                 | 1.249.451                        | 1.249.451             |
| Overhead                                       | 0                 | 0                                | 0                     |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>8.744.628</b>  | <b>18.341.719</b>                | <b>9.597.091</b>      |
| <i>Baten per programma</i>                     |                   |                                  |                       |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer     | 0                 | 2.828.000                        | 2.828.000             |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer  | 8.744.628         | 10.983.700                       | 2.239.072             |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat                | 0                 | 1.249.451                        | 1.249.451             |
| Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV | 0                 | 0                                | 0                     |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>8.744.628</b>  | <b>15.061.151</b>                | <b>6.316.523</b>      |
| <b>Saldo van incidentele baten en lasten</b>   | <b>0</b>          | <b>3.280.568</b>                 | <b>3.280.568</b>      |

### Toelichting incidentele baten en lasten

#### *Exploitatie verkeer en openbaar vervoer*

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

| Project gefinancierd met incidentele bijdragen (euro's) | Begroting 2023 | Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage | Begrotingswijzigingen 2023-1 |
|---|----------------|---|------------------------------|
| <i>Incidentele baten</i>                                |                |   |                              |
| Zuid-Holland Bereikbaar exploitatiebudget               |                | 2.450.000                               | 2.450.000                    |
| Studie en innovatie CID Binckhorst                      |                | 378.000                                 | 378.000                      |
| <b>Totaal</b>   | <b>0</b>       | <b>2.828.000</b>                        | <b>2.828.000</b>             |

### *Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer*

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

| Project gefinancierd met incidentele bijdragen (euro's) | Begroting 2023   | Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage | Begrotingswijzigingen 2023-1 |
|---|------------------|---|------------------------------|
| <i>Incidentele baten</i>                                |                  |   |                              |
| Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied                    | 1.744.628        | 1.050.413                               | -694.215                     |
| No regret Den Haag                                      | 7.000.000        | 3.753.719                               | -3.246.281                   |
| Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen     |                  | 1.999.946                               | 1.999.946                    |
| Maatregel KTA MoVe Algeracorridor                       |                  | 2.341.598                               | 2.341.598                    |
| Maatregel KTA MoVe Westland                             |                  | 657.996                                 | 657.996                      |
| Optimalisatie aansluiting A15 Aveling                   |                  | 796.694                                 | 796.694                      |
| Zuid-Holland Bereikbaar werkbudget                      |                  | 383.334                                 | 383.334                      |
| <b>Totaal</b>   | <b>8.744.628</b> | <b>10.983.700</b>                       | <b>2.239.072</b>             |

### *Economisch Vestigingsklimaat*

Mutaties in reserves dienen als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat ter dekking van projecten en opdrachten op het gebied van Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties voor zover deze het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat 2023 overschrijden.

### **Structureel begrotingssaldo**

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

| Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's) | Begroting 2023 | Begroting 2023 na 1e Bestuursrapportage | Begrotingswijzigingen 2023-1 |
|--|----------------|---|------------------------------|
| Saldo baten en lasten                                    | 0              | 2.031.117                               | 2.031.117                    |
| Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves               | 0              | -2.031.117                              | -2.031.117                   |
| <b>Begrotingssaldo na bestemming</b>                     | <b>0</b>       | <b>0</b>                                | <b>0</b>                     |
| Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)              | 0              | 3.280.568                               | 3.280.568                    |
| <b>Structureel begrotingssaldo</b>                       | <b>0</b>       | <b>3.280.568</b>                        | <b>3.280.568</b>             |



## Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3001 AA Rotterdam

088 5445 100

[informatie@mrhd.nl](mailto:informatie@mrhd.nl)

[www.mrdh.nl](http://www.mrdh.nl)

Datum

