

**Datum**

4 maart 2025

Ons Kenmerk

BSD/10850546

RIS321523

Geamendeerd voorstel van het college inzake Zienswijze Evaluatie en doorontwikkeling GR MRDH

In de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is opgenomen dat in 2024 een evaluatie naar de afgelopen 10 jaar plaatsvindt, waarbij wordt onderzocht of de doelstellingen van de regeling, gelet op de overwegingen, zijn behaald en of voldoende grond bestaat voor continuering van de regeling. Op basis van de uitkomsten van het onafhankelijk, factbased onderzoek door Berenschot dat in het voorjaar van 2024 is uitgevoerd, en de daaropvolgende gesprekken in de regionale oplopen met bestuurders en raadsleden na de zomer van 2024 is een ontwerp actieplan opgesteld. Het algemeen bestuur van de MRDH nodigt de gemeenteraden uit om een zienswijze kenbaar te maken op het actieplan evaluatie MRDH. Verzoek is om uw opmerkingen uiterlijk 7 april 2025 schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Hoofdconclusies Evaluatie fact-based onderzoek Berenschot

- De samenwerking in de MRDH heeft bestaanswaarde en meerwaarde, op het gebied van verkeer & vervoer en economisch vestigingsklimaat.
- De samenwerking in de Vervoersautoriteit wordt zeer gewaardeerd, er zijn veel resultaten behaald in een roerige tijd, zoals verbeteringen in het netwerk (onder andere E-lijn, Hoekse Lijn) en betrokkenheid in belangrijke projecten (MIRT investeringen spoorlijn Leiden- Dordrecht, Oeverbinding Rotterdam en CID-Binckhorst). Een aantal doelen is niet behaald door te hoge ambities (kwaliteit stations, veiligheid), afhankelijkheid van andere partijen en impact van de Coronacrisis.
- In de samenwerking op het gebied van het economisch vestigingsklimaat zijn herkenbare resultaten geboekt maar de impact van de MRDH op het economisch vestigingsklimaat is beperkt. Oorzaken hiervoor zijn een onvoldoende collectief gedeelde visie en een nadruk op de operationele kant. Tegelijkertijd stelt Berenschot vast dat hier belangrijke eerste stappen in zijn gezet om dit te verbeteren met een nieuwe strategische agenda waarin meer focus is aangebracht en het besluit van de bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat om een gezamenlijke visie op te stellen.
- Berenschot stelt dat de samenwerking in formele zin sterk is gelegitimeerd (adviescommissies, zienswijzen), tegelijkertijd wordt dit op onderdelen niet zo ervaren. Participatie en het betrekken van partners zijn punten van aandacht. De organisatie functioneert goed maar de balans tussen ambities en beschikbare capaciteit en middelen blijft een aandachtspunt.

Samenvatting ontwerp actieplan evaluatie GR MRDH

Op basis van de positief kritische onderzoeksresultaten van Berenschot en de gesprekken in de hierop volgende regionale oplopen met bestuurders en raadsleden is het voorliggende ontwerp actieplan evaluatie MRDH opgesteld. Het ontwerp actieplan bevat een voorstel voor de uitwerking langs vijf actielijnen. Op 22 januari 2025 hebben de MRDH adviescommissies positief geadviseerd aan het Algemeen bestuur over het ontwerp actieplan en enkele aanscherpingen meegegeven voor de verdere uitwerking. Het Algemeen bestuur heeft op 10 februari besloten om deze aanvullingen op te nemen in de voorliggende ontwerp actie agenda evaluatie MRDH.

1. Ontwikkeling organisatie MRDH

MRDH stelt voor een voorstel uit te werken voor de gewenste doorontwikkeling van de organisatie, in het licht van de schaarse capaciteit en middelen en vanuit het perspectief dat de project- of programmamiddelen dan wel de bijdrage van gemeenten (aan EV) niet negatief worden belast.

2. Samenwerking bij de Vervoersautoriteit

MRDH stelt voor om een Mobiliteitsvisie op te stellen en de partners van bedrijven en kennisinstellingen te betrekken bij proces en uitvoering. Via het proces van de Mobiliteitsvisie wordt, via een aantal keuzes, een scherpe prioritering aangebracht in de activiteiten van de MRDH. Er worden samenwerkingsagenda's opgesteld met het havenbedrijf, Greenport West-Holland, omliggende regio's. MRDH stelt ook voor te onderzoeken of en zo ja op welke wijze afspraken kunnen worden gemaakt met vervoerders over een actieve communicatieplicht en dit onderdeel moet worden van toekomstige concessies. NB het proces rond de mobiliteitsvisie is inmiddels van start.

Aanvullend advies MRDH adviescommissies:

- bij de nadere uitwerking van de Mobiliteitsvisie oog te hebben voor nieuwe doelen voor de komende jaren (bijv. nachtelijk openbaar vervoer);
- bij het onderzoek naar een actieve communicatieplicht van vervoerders wordt geadviseerd om de mogelijkheid van proactieve communicatie over korte- en lange termijnontwikkelingen die reizigers raken mee te nemen in het onderzoek. Ook wordt aandacht gevraagd voor toegankelijke klachtenprocedures.

3. Samenwerking bij het Economisch vestigingsklimaat

MRDH stelt voor een visie op te stellen die bij gaat dragen aan een sterker economisch profiel door meer focus op grotere (icoon)projecten, een grotere, bredere inzet met een focus die reikt tot op Europees niveau en betere verbinding met de partners. Ook worden voorstellen gedaan voor het vergroten van de zichtbaarheid van de impact van investeringen in het economisch vestigingsklimaat. Om te komen tot een economische visie wordt een economische top georganiseerd met bedrijven, kennisinstellingen en medeoverheden over hoe we met elkaar het economisch vestigingsklimaat kunnen versterken.

Aanvullend advies MRDH adviescommissies:

- bij de nadere uitwerking van de visie op het economisch vestigingsklimaat wordt gevraagd om het wenselijk economisch profiel van de regio te beschrijven en hierbij de effecten van de visie op de ambtelijke organisatie, subsidies en bijdrageregeling in beeld te brengen.

4. Democratische legitimiteit en raadsbetrokkenheid

MRDH zal voorstellen doen om de rol van de adviescommissies te verduidelijken en de stroomstroom/informatievoorziening verder te stroomlijnen en af te stemmen op de informatiebehoefte van de raden. De MRDH zet ook in op betere monitoring (en deling) van tussentijdse uitkomsten en lopende projecten. Ook wordt ruimte geboden voor de inzet van steunraadsleden en zal een introductieprogramma voor nieuwe leden in de MRDH gremia worden opgesteld. Het is primair aan gemeenten zelf om versterking van de interne afstemming te organiseren.

Aanvullend advies MRDH adviescommissies:

- bij verduidelijking van de rol van de adviescommissies wordt aandacht gevraagd voor versterking van de rol en positie van de adviescommissie Vervoersautoriteit als het gaat om de kwaliteit en kwantiteit van het openbaar vervoer.

5. Participatie en inwonersbetrokkenheid

Op basis van de evaluatie van de pilot inwonersparticipatie Mobiliteitsvisie en de suggesties die zijn ingebracht bij de evaluatie (participatieverordening, stevigere rol adviescommissies) zal de MRDH voorstellen uitwerken voor participatie van inwoners en doelgroepen bij beleid, programma's en projecten.

Aanvullend advies MRDH adviescommissies:

- bij de nadere uitwerking van het participatiebeleid dient expliciet vastgelegd te worden wat het niveau van participatie is en welke participatiemethoden worden ingezet. Hierbij dient duidelijk gemaakt te worden hoe inwoners en reizigers geraakt worden.

Rekenkameronderzoek Den Haag

De Rekenkamer Den Haag heeft in 2024 een vergelijking gemaakt tussen de invloed van volksvertegenwoordigers en burgers op de verkeers- en vervoertaken van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en twee andere vervoersautoriteiten (Vervoerregio Amsterdam en Provincie Utrecht). Het rapport is gebaseerd op openbare bronnen, is van informerende aard en bevat geen oordeel over de drie vervoersautoriteiten. Het rapport is in juli 2024 gepubliceerd en de uitkomsten zijn meegenomen in de tweede fase van de evaluatie van de GR MRDH. Verder heeft de Rekenkamer aan het eind van de zomer in 2024 een technische toelichting aan de commissie Bestuur gegeven.

De Rekenkamer geeft vier overwegingen mee die zijn gesplitst in twee sporen. Het eerste spoor richt zich op het vergroten van de grip binnen de huidige inrichting van de MRDH en is daarmee door de gemeente Den Haag zelfstandig te realiseren. Het tweede spoor richt zich op het aanpassen van het model van de MRDH naar een meer duaal model dat lijkt op de VRA. Het implementeren van het eerste spoor is eenvoudiger dan het tweede spoor. De rekenkamer heeft niet beoordeeld of het tweede spoor tot meer betrokkenheid of invloed van de gemeenteraad zal leiden.

Ten aanzien van het eerste spoor heeft de Rekenkamer de overweging meegegeven dat de raad proactief kaders kan meegeven aan de Haagse vertegenwoordigers binnen de MRDH. Naar aanleiding van deze overweging zijn er eind 2024 diverse presentaties over de toekomst van OV door verschillende stakeholders in de commissie Leefomgeving gegeven. De presentaties waren bedoeld als input voor gedachtenvorming voor een nog op te stellen position paper door de Haagse gemeenteraad. Indien gewenst kan hierbij uiteraard gebruik gemaakt worden van ambtelijke ondersteuning om deze position paper vorm te geven.

Voorstel zienswijze Den Haag

Er is vanuit Den Haag waardering voor de zorgvuldige wijze waarop de evaluatie is uitgevoerd met uitgebreide rondes om input van verschillende betrokkenen op te halen. De gemeenteraden, leden van de adviescommissies en bestuurders zijn in alle fasen van de evaluatie betrokken geweest en hebben input kunnen leveren. De conclusies en verbeterpunten die in het rapport worden beschreven, zijn voor Den Haag grotendeels herkenbaar.

Aan de hand van de uitkomsten van het evaluatierapport heeft de MRDH sessies georganiseerd met leden van het algemeen bestuur, bestuurscommissies, adviescommissies en ambtelijke vertegenwoordigers om verbeterpunten te inventariseren en te bespreken. Net voor het zomerreces is het rapport van de Haagse Rekenkamer over de MRDH gepubliceerd, waarin een vergelijking is gemaakt van de invloed van volksvertegenwoordigers en burgers op de verkeers- en vervoertaken van de MRDH, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Utrecht.

De uitkomsten van dit onderzoek zijn betrokken bij de sessies over de mogelijke verbeterpunten. Kortom, ook het proces rondom de totstandkoming van het actieplan heeft op een zorgvuldige en transparante manier plaatsgevonden.

Den Haag kan zich op hoofdlijnen vinden in de actielijnen van het ontwerp actieplan evaluatie MRDH. ~~Den Haag kan de lijn steunen voor versterking van de MRDH organisatie als dit bijdraagt aan de doelen voor ruimtelijk-economische en sociaaleconomisch beleid in relatie tot de opgaven in NOVEX en MIRT.~~ ***Den Haag vraagt nadrukkelijk aandacht voor de efficiëntie, effectiviteit en transparantie van de MRDH-organisatie. Den Haag wil dat de MRDH zich ontwikkelt tot een meer doelgerichte en kleine organisatie, die zich richt op haar kerntaken en gebruik maakt van expertise en uitvoeringskracht van de deelnemende gemeenten. Extra inzet ten behoeve van de vervoersregio kan voortkomen uit het schrappen van onnodige inzet op andere terreinen. We willen een externe kritische doorlichting van het apparaat om deze transitie te maken.**

We merken verder op dat de beschikbare budgetten vanuit het Rijk voor regionale mobiliteit onder druk staan. We vragen dan ook extra aandacht aan de MRDH om dit knelpunt bij het Rijk aan de orde te blijven stellen. Indien budgettaire knelpunten ingrepen in de dagelijkse uitvoering van het ov systeem nodig maken, dienen mogelijke keuzes samen met de gemeenten besproken te worden, voordat er besluiten aan de verschillende MRDH gremia worden voorgelegd. ***De ervaren (sociale) veiligheid in bus en tram is een randvoorwaarde voor goed OV en de beschikbare budgetten voor veiligheid mogen dan ook niet als sluitpost worden gebruikt.** Verder gaan we er vanuit dat alle projecten die in gang zijn gezet, zoals INTHR, de komende tijd conform afspraken in de SOK doorgang kunnen vinden en dat hieraan prioriteit wordt gegeven. Dat vraagt commitment van de MRDH én van de gemeente. Voor de overige ambities moet een concreet uitvoeringsplan met een prioritering worden opgesteld waarbij de focus ligt op de kerntaken verbeteren van de mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat. Ook blijven we graag meedenken in het opstellen van de visies voor mobiliteit en het economische vestigingsklimaat. Beide visies moeten optimaal aansluiten bij de inhoudelijke agenda's van de gemeenten binnen de MRDH en andere visies in de regio, zoals die over de Novex gebieden of de ruimtelijk economische visie van de provincie. Hierbij is het wenselijk als de MRDH een financiële meerjarenstrategie ontwikkelt voor de komende 20 jaar, waarbij grote keuzen, zoals automatische metro, toekomst Krakeling, ZoRo-lijn en verlengen tramtunnel Grote Marktstraat worden geprogrammeerd. ~~*Ten slotte **zijn we ten sterkste tegen de voorgenomen invulling van de** willen we opmerken bij actielijn Participatie van het actieplan. dat deze moet relateren aan de participatieverordening van de gemeente Den Haag. Ook moet duidelijk zijn welke partij welke verantwoordelijkheid bij participatie heeft. En bewoners moeten ook kunnen snappen hoe de participatie is vormgegeven.~~ **Alle participatie dient te verlopen via de deelnemende gemeenten, zodat inwoners en ondernemers via vertrouwde kanalen hun mening kunnen geven en de gemeenteraad, als directe democratische vertegenwoordiging, deze inbreng kan meewegen in zijn zienswijze aan en handelen naar de MRDH. De MRDH dient besluitvormingsprocessen aan te passen om gemeenteraden in staat te stellen om de participatie goed vorm te geven en heeft hierin een coördinerende en faciliterende rol. De actielijn participatie moet uitsluitend hierop worden gericht. Tijdigheid van aanlevering van stukken is hierbij een belangrijk aandachtspunt.**

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 4 maart 2025,

besluit:

- I. in te stemmen met de hoofdlijnen van het ontwerp actieplan Evaluatie GR MRDH, waarbij we aandacht vragen voor het volgende:
 - a. blijvende inzet in de lobby richting het Rijk over het knelpunt rondom de beschikbare middelen voor regionale mobiliteit;
 - b. het geven van prioriteit aan de realisatie van de reeds in gang gezette projecten, waaronder INTHR. Indien budgettaire knelpunten ingrepen in de dagelijkse uitvoering van het ov systeem nodig maken, dienen mogelijke keuzes samen met de gemeenten besproken te worden, voordat er besluiten aan de verschillende MRDH gremia worden voorgelegd. Voor de overige ambities moet een concreet uitvoeringsplan met een prioritering worden opgesteld waarbij de focus ligt op de ***kerntaak verbeteren van de mobiliteit en het economisch vestigingsklimaat. *De beschikbare budgetten voor veiligheid mogen niet als sluitpost worden gebruikt;**
 - c. het laten aansluiten van de economische- en mobiliteitsvisie bij visies (zoals Netwerkstrategie 2040) van de gemeenten en die van relevante partijen in de regio. Hierbij is het wenselijk als de MRDH een financiële meerjarenstrategie ontwikkelt voor de komende 20 jaar, waarbij grote keuzen, zoals automatische metro, toekomst Krakeling, ZoRo-lijn en verlengen tramtunnel Grote Marktstraat worden geprogrammeerd;
 - d. ~~het afstemmen van de vormgeving van participatie met de participatieverordening van de gemeente Den Haag en het inzichtelijk maken van verantwoordelijkheden en rolverdeling~~ ***participatie dient te verlopen via de gemeenten die het betreft, hiervoor dient ruimte te worden gecreëerd in het besluitvormingsprocessen van de MRDH;**
 - e. ***De efficiëntie, effectiviteit en transparantie van de MRDH-organisatie. Hierbij is het noodzakelijk dat er een externe doorlichting van het ambtelijk MRDH-apparaat wordt gedaan, met als doel meer slagkracht te krijgen in de vervoersregio en tot een kleinere en meer doelgerichte organisatie te komen die zich richt op kerntaken;**
 - f. ***De participatie van betrokken organisaties en inwoners bij besluiten en kaders van de MRDH te verbeteren, zodat deze groepen pro-actief kunnen laten weten wat zij van een voorgenomen besluit of voorstel tot nieuw beleid vinden;**
 - g. ***Het beleid rondom toegankelijkheid te evalueren, zoals vastgelegd in het MRDH 'Beleidskader Toegankelijk Openbaar Vervoer 2024' en het 'Uitvoeringsprogramma Toegankelijk Openbaar Vervoer MRDH 2024 – 2028'. Hierbij mensen te betrekken met en zonder functiebeperkingen (waaronder kinderen) en representatieve organisaties;**
 - h. ***De raad van Den Haag ziet graag n.a.v. de evaluatie dat bij de volgende MRDH visie op economisch vestigingsklimaat gefocust wordt op de synergie tussen het mobiliteitsbeleid en het economisch vestigingsklimaat.**

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
BSD/10850546

*Aldus geamendeerd besloten in de openbare raadsvergadering van 3 april 2025.

De griffier,

De voorzitter,