Metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAARSTUKKEN 2020

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

Document eDocs 75119
14-04-2021

Inhoudsopgave

Voorwoord 4

Leeswijzer 5

Deel 1 Jaarverslag 6

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH 6

1.1 Strategie en resultaten 6

1.2 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten 7

1.3 Samenwerking met partners 8

1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming 9

Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording 10

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 10

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 25

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 36

2.4 Overzicht overhead 51

Hoofdstuk 3 Paragrafen 54

3.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing 54

3.2 Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen 60

3.3 Paragraaf financiering en treasury 63

3.4 Bedrijfsvoering 69

3.4.1 MRDH-organisatie 69

3.4.2 Bedrijfsvoering 71

3.4.3 Rechtmatigheid 78

3.5 Verbonden partijen 81

3.6 COVID-19 ... 84
Deel 2 Jaarrekening ... 86
Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten ... 87
4.1 Overzicht van baten en lasten per programma ... 87
4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten ... 88
4.2.1 Analyse afwijkingen ... 88
4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten ... 88
4.2.3 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves ... 90
4.2.4 WNT gegevens ... 91
Hoofdstuk 5 Balans 2020 ... 93
5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling ... 94
5.2 Toelichting op de balans ... 98
5.3 Niet uit de balans blijkende verplichtingen ... 113
5.4 Gebeurtenissen na balansdatum ... 114
Deel 3 Overige gegevens ... 116
Hoofdstuk 6 Besluit ... 116
Bijlage 1 Verantwoording 2020 conform SiSa ... 117
Bijlage 2 Overzicht van baten en lasten 2020 per taakveld ... 120
Bijlage 3 Controleverklaring ... 121
Bijlage 4: samenstelling bestuursorganen MRDH 2020 (per 31-12-2020) ... 122
Bijlage 5 Toelichting op gebruikte afkortingen ... 125

Voorwoord

23 gemeenten werken samen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan een sterke economie en een goede bereikbaarheid. De jaarstukken 2020 geven een overzicht van de financiële situatie van de MRDH-samenwerking. Cijfers en getallen die verbonden zijn met de ambities van de 23 samenwerkende gemeenten voor het MRDH-gebied. In 2020 sloeg de Corona-crisis toe. Door gericht en samenhangend te investeren in de bereikbaarheid en de economische kracht van het gebied kan de regio straks weer een goede stap vooruit doen. Zo dragen we bij aan economisch herstel, een aantrekkelijke regio en een goede toekomst voor de inwoners van de MRDH.



Met de Mainport, de Greenport, high tech en The Hague Security Delta heeft het MRDH-gebied clusters die zich nationaal en internationaal onderscheiden. Investeren in de versterking van de economische structuur kan volgens de OESO leiden tot een structurele economische groei van 2% tot 4% op jaarbasis. Dit vertaalt zich in meer werkgelegenheid voor alle lagen van de beroepsbevolking in de regio. In deze jaarstukken laten de samenwerkende gemeenten zien welke middelen werden ingezet om economische groei te bewerkstellingen en de bereikbaarheid te verbeteren. De 23 gemeenten blijven zich hier sterk voor maken, samen met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen. Samen komen we verder.

Jan van Zanen,
Ahmed Aboutaleb,
Voorzitters

Leeswijzer

Voor u liggen de jaarstukken 2020 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

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

Deel 1: het jaarverslag bestaat uit de hoofdstukken 1 tot en met 3. Hoofdstuk 1 gaat in op de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH met daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale jaarrekening.
Hoofdstuk 2 betreft de programmaverantwoording van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat en de verantwoording van de overhead.
Hoofdstuk 3 gaat o.a. in op de verplichte paragrafen.

Deel 2: de jaarrekening bestaat uit hoofdstuk 4 (overzicht van baten en lasten) en hoofdstuk 5 (balans).

Deel 3: overige gegevens bevat het besluit tot vaststelling en de bijlages.

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

Deel 1 Jaarverslag

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten en heeft als verlengd lokaal bestuur de status van vervoerregio vanuit de Rijksoverheid gekregen. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer. Zo formuleert de MRDH ten behoeve van de versterking van het economisch vestigingsklimaat regionaal verkeer en vervoersbeleid en is de MRDH opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag, waarvoor zij concessies verleent aan vervoerbedrijven. Daarnaast verstrekt de MRDH subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten en voor beheer, onderhoud en vervanging van OV-infrastructuur en bevordert zij innovatieve mobiliteitsoplossingen. De MRDH ontvangt hiervoor rechtstreeks middelen van het Rijk. Daarnaast heeft de MRDH taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag, op het gebied van onder andere werklocaties (bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden), Fieldlabs en regionale campussen, digitale connectiviteit en stimuleren van het groengebruik en recreatie. De MRDH ontvangt hiervoor een bijdrage van de 23 gemeenten.

De Jaarstukken 2020 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormen een integrale verantwoording van de MRDH samenwerking met daarin zowel de programma's voor verkeer en vervoer als een programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Op 12 juli 2019 heeft het algemeen bestuur de Begroting 2020 inclusief het meerjarenbeeld 2021-2023 vastgesteld. Deze begroting is in het verslagjaar tweemaal bijgesteld. Het algemeen bestuur heeft op 10 juli 2020 kennis genomen van de 1e Bestuursrapportage MRDH 2020 en heeft de daarin opgenomen 1e begrotingswijziging 2020 vastgesteld.
De 2e begrotingswijziging 2020, opgenomen in de 2e Bestuursrapportage 2020, is vastgesteld door het algemeen bestuur op 11 december 2020.

1.1 Strategie en resultaten

Waar doen we het voor?

De economische kracht van landen is steeds sterker afhankelijk van het succes van stedelijke regio's. Innovatie, nieuwe werkgelegenheid en duurzaamheid; de uitdagingen en oplossingen voor maatschappelijke opgaven liggen in toenemende mate in stedelijke gebieden. Dit is een wereldwijde trend. Stedelijke regio's zijn het centrum van deze ontwikkeling. Dit is een wereldwijde trend. Samenwerking binnen stedelijke regio's is hierbij essentieel. Concurrentie vindt steeds minder plaats tussen steden binnen landen, maar op internationale schaal tussen metropoolregio's. Dit geldt zeker voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag: op wereldniveau bescheiden in omvang, maar wél een van de meest complete regio's ter wereld. Als je de gemeenten in de metropoolregio sterker verbindt, dan ontsluit je dat potentieel.
Dit doen de 23 gemeenten in de metropoolregio door intensief samen te werken aan het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Zo vergroten we de economische kansen van mensen en versterken we de agglomeratiekracht van de regio.

Vernieuwen van de economie en verbeteren van de bereikbaarheid

Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is zaak om de regie te pakken op het versterken van de economie. Hoe kom je van nieuwe kennis tot nieuwe producten? Hoe stimuleer je werkgelegenheid zodat ervaren werknemers en jong talent mee kunnen komen? Hoe bezorgen we ondernemers een goede uitgangspositie? Innovatie in het MKB vraagt bijvoorbeeld aandacht. Hoe geven we duurzaamheid een plek in de economie van de toekomst?
Wat betreft het verbeteren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie als vervoersautoriteit. De MRDH gaat over het toekennen van de regionale OV-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur. De investeringen in bereikbaarheid van de regio bepalen de 23 gemeenten gezamenlijk. In de stedelijke gebieden wordt met name ingezet op hoogwaardige OV- en betere fietsverbindingen. Zo wordt de schaarse stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk benut en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. In de minder dichtbevolkte delen van de regio is een groot OV-aanbod niet altijd de beste oplossing. De fiets en een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vragen daar extra aandacht. Maar ook maatwerkvervoer kan uitkomst bieden.

1.2 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten

Vanuit de eigen taken en bevoegdheden werkt de MRDH met al haar partners aan de gezamenlijke uitdagingen. Op het gebied van het verbeteren van de bereikbaarheid is de MRDH veelal in de lead via de vaststelling van beleidskaders, daarop aansluitende subsidieregels en concessieverlening in het openbaar vervoer. De MRDH heeft hier wettelijk toegekende taken en een eigenstandige positie. Het vernieuwen van de regionale economie gebeurt in samenwerking tussen de 23 gemeenten, kennisinstellingen en bedrijven. Daarbij zijn de Economic Board Zuid-Holland en InnovationQuarter belangrijke partners. Ook biedt de MRDH een platform voor afstemming op het gebied van werklocaties en andere ruimtelijk-economische vraagstukken. Op het gebied van energie en stad en omgeving zijn meestal andere partijen als eerste aan zet. Die kunnen gebruik maken van het netwerk en expertise van de MRDH.

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. Er is een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur, waarin voornamelijk burgemeesters van de 23 gemeenten zitting hebben. Daarnaast zijn er bestuurscommissies, voor Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 23 gemeenten zitting hebben. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de adviescommissies voor Verkeer en Vervoer en Economisch vestigingsklimaat en de Rekeningcommissie. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2019. De samenwerkende MRDH-gemeenten worden ondersteund door de MRDH-organisatie, gevestigd aan de Westersingel te Rotterdam.

De WNT (Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2020: € 201.000 (2019: € 194.000). In overeenstemming met de WNT, die is ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-algemeen directeur en de leden van het algemeen en dagelijks bestuur en de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) van de MRDH vermeld in hoofdstuk 4.2.4 WNT-gegevens.

Betrokkenheid gemeenteraden
De gemeenteraden hebben een belangrijke positie binnen de MRDH-samenwerking. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en in de Rekeningcommissie.

De gemeenteraden zijn tevens betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH benoemd staan. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden.

In 2020 is de zienswijzeprocedure doorlopen voor de Begroting 2021 en voor het Treasurystatuut.

1.3 Samenwerking met partners

Naast het bundelen van de kracht van de 23 gemeenten, is samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's zoals Drechtsteden en Leiden, de provincie Zuid-Holland en het Rijk noodzakelijk om de ambities te realiseren. De metropoolregio werkt vanaf de start nauw samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere overheden, bijvoorbeeld in de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Samenwerking met omliggende regio's en de andere partners vindt plaats zowel bij de strategische trajecten als bij de uitvoering van concrete activiteiten. De goede samenwerking met de provincie Zuid-Holland is in november 2018 onderstreept door de ondertekening van een bestuursovereenkomst tussen de MRDH en de provincie Zuid-Holland.

Op landelijk niveau werkt de Metropoolregio samen met de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Eindhoven en andere stedelijke regio's. De MRDH neemt verder deel aan het DOVA (de samenwerking van de 12 provincies en 2 vervoerregio's over openbaar vervoer), het Fietsberaad, de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, Stedenbaan, de Nationale Databank Openbaar Vervoer en aan activiteiten van het landelijk kenniscentrum CROW/KpVV.

De Metropoolregio werkt mee aan landelijke strategische trajecten zoals de Nationale Omgevingsagenda en de Nationale Omgevingsvisie. Een regionale delegatie neemt deel aan het jaarlijks bestuurlijk overleg van de Zuidelijke Randstad met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).
Op internationaal niveau werkt de metropoolregio onder meer samen met de OESO en participeert de metropoolregio in Europese netwerken, zoals EMTA en projecten.

1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2020 wordt afgesloten met een voordelig gerealiseerd saldo van baten en lasten van € 8.182.983.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 10 juli respectievelijk 11 december 2020 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de tweede begrotingswijziging is door het algemeen bestuur besloten om € 7.569.089 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen, € 43.104 te onttrekken aan de reserve interne kwaliteitsverhoging en € 484.495 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV).

Op basis van het werkelijk behaalde resultaat is een bedrag van € 7.569.089 toegevoegd aan de Risicoreserve financieringen, wordt € 43.104 onttrokken aan de reserve interne kwaliteitsverhoging en wordt een bedrag van € 119.926 onttrokken aan de Egalisatiereserve EV.

Na de mutaties in de reserves bedraagt het nog te bestemmen resultaat € 776.924.

Resultaatbestemming
Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om een bedrag van € 195.319 toe te voegen aan de Risicoreserve financieringen en een bedrag van € 581.605 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV.

De toevoeging aan de Risicoreserve financieringen betreft het surplus van de marktconformiteitsopslag, die ten goede komt aan de reserve totdat de benodigde weerstandscapaciteit is bereikt.

Om de gevolgen voor de regionale economie van de coronacrisis te beperken zijn in 2020 extra middelen beschikbaar gesteld om juist nu te investeren. Deze inzet loopt door in 2021. De toevoeging aan de Egalisatiereserve EV wordt voorgesteld om zodoende middelen beschikbaar te houden voor deze doorloop naar 2021 van het Sterker uit de crisis-pakket.

Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

2.1.1 Wat wilden we bereiken?

Ook in 2020 zette de MRDH zich in om voor alle vormen van mobiliteit een verbetering tot stand te brengen. Door COVID-19 zijn de doelstellingen die in de begroting 2020 waren geformuleerd echter in een totaal ander daglicht komen te staan. 2020 was dan ook vooral een jaar waarin de MRDH zich heeft ingezet voor het overeind houden van het OV in de regio, ook in tijden van forse dalingen van het aantal reizigers. Deze inzet heeft onder andere geresulteerd in een Beschikbaarheidsvergoeding OV 2020 en daarmee een relatief licht pakket aan maatregelen aan het einde van 2020.

Dit laat echter onverlet dat veel doelstellingen uit de begroting 2020 overeind zijn blijven staan. 2020 stond voor een groot deel in het teken van het verder brengen van een groot aantal onderdelen uit het gebiedsprogramma MoVe. Dit heeft geleid tot besluitvorming over de ontwikkeling van het CID/Binckhorst, de Oeververbindingen Rotterdam en de Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking als grote projecten. Maar juist ook de regionale HOV-verbindingen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de regio. Daarnaast zijn er vervolgstappen gezet in de gebiedsuitwerkingen Greenport 3.0 Westland en Voorne Putten.

In 2020 wilden we actief werken aan de verbetering en versterking van het bestaande netwerk op het gebied van OV en de fiets. Via het programma Metropolitane Fietsroutes wordt gewerkt aan het realiseren van belangrijke verbindingen voor de fiets. Daarnaast is er gewerkt aan de verbetering van de kwaliteit van het OV, onder andere waar het gaat om de toegankelijkheid van het OV en maatwerkvervoer. Ook is er met de vervoerders intensief gewerkt aan het verbeteren van de onderlinge samenwerking.

Tenslotte wilde we in 2020 komen tot concrete afspraken met betrokken wegbeheerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid afspraken gemaakt over bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in het metropoolregio gebied. Dit heeft geresulteerd in de gezamenlijke bereikbaarheidsaanpak, waarover in het najaar 2020 tijdens het BO MIRT besluitvorming heeft plaats gevonden.

Kortom, ondanks de uitbraak van COVID-19, is er hard gewerkt aan de doelstellingen uit de begroting 2020. Dit met als resultaat dat op diverse onderdelen de bereikbaarheid van onze regio weer een stuk verbeterd is.

Doelstellingen begroting 2020	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen	
Agglomeratiekracht Centrale opgave is en blijft de versterking van de agglomeratiekracht, dat wil zeggen te zorgen dat de metropoolregio meer als één stedelijke regio gaat functioneren en dat de toplocaties en banen beter bereikbaar worden. De opgave van verstedelijking (240.000 extra woningen voor 2040), binnenstedelijk langs de centrale as met de Verstedelijkingsalliantie, in de suburbane gebieden met de Alliantie Middengebied én in de meer landelijke gebieden hangt samen met een schaalsprong in het OV vanaf 2025. Ook de koppeling van OV met fiets is daarbij een cruciale opgave. *Groeistrategie OV* Door een sterke groei van het gebruik van het metropolitane OV, sinds 2013 met gemiddeld 3% per jaar, ontstaan er meer en eerder dan verwacht capaciteitsknelpunten. Naar verwachting al rond 2025 waar vorig jaar nog werd uitgegaan van rond 2030 (MIRT[2]-studie bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag). Dit noopt tot een nieuwe groeistrategie voor het metropolitaan OV, die doorwerkt in maatregelen als vermeld in deze begroting, zowel op de korte, middellange als de lange termijn. *Ketenmobiliteit* Ook voor het verbeteren van de bereikbaarheid ligt de prioriteit bij OV, fiets en ketenmobiliteit. De gehele metropoolregio kent 56 knooppunten die cruciaal zijn in de reis van elke inwoner. Naast het verbeteren van deze knooppunten krijgt het verkorten van de reistijd / verhogen snelheid van het OV prioriteit.	De MRDH heeft zich ingezet om voor alle vormen van mobiliteit een verbetering tot stand te brengen. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met onze partners op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Onder andere heeft de MRDH zich ingezet voor besluitvorming over diverse onderdelen uit het gebiedsprogramma MoVe, met de ontwikkeling van het CID/Binckhorst, de Oeververbindingen Rotterdam en de Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking als grote projecten. Maar juist ook de regionale HOV-verbindingen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de regio. Daarnaast is er actief gewerkt aan de verbetering en versterking van het bestaande netwerk op het gebied van OV en de fiets.
Verbetering kwaliteit en efficiency OV	
Het is essentieel om te investeren in verbetering van de efficiency en het rendement van het openbaar vervoer. Ook hier is snelheid een toverwoord. Tegen lagere kosten een aantrekkelijker product bieden dat meer reizigers trekt en bijdraagt aan agglomeratiekracht. Lagere kosten voor de exploitatie maakt het mogelijk om meer te investeren in kwaliteit en capaciteit. Tegelijk is er meer maatwerk nodig, waar de vraag te gering is voor traditioneel OV. *Contractbeheer OV concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid)* Als concessieverlener van het openbaar vervoer sturen we de vervoerder aan (op afstand) op het realiseren van openbaar vervoer op het gewenste en vooraf overeengekomen kwaliteitsniveau. We maken daarbij onderscheid in drie verschillende contracten, allen met een vooraf overeengekomen wijze (en grootte) van financiering, risicoverdeling en 'prestatie-indicatoren' en daarbij behorende normen. De contracten met de vervoerders zijn	Door de coronacrisis zijn de doelstellingen die in de begroting 2020 waren geformuleerd in een totaal ander daglicht komen te staan. In 2020 heeft de MRDH zich ingezet voor het overeind houden van het OV in de regio, ook in tijden van forse dalingen van het aantal reizigers. Deze inzet heeft onder andere geresulteerd in een Beschikbaarheidsvergoeding OV 2020 en daarmee een relatief licht pakket aan maatregelen aan het einde van 2020. Daarnaast is er wel degelijk gewerkt aan de verbetering van de kwaliteit van het OV, onder andere waar het gaat om de toegankelijkheid van het OV en maatwerkvervoer. Ook is er met de vervoerders intensief gewerkt aan het verbeteren van de onderlinge samenwerking.

[2] De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

Doelstellingen begroting 2020	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
langlopende contracten, variërend met een looptijd tussen de 10 en 15 jaar en betreffen zowel het bus- als railvervoer en de parkshuttle. Met het uitvoeren van het contractbeheer beogen we: • dat we hoogwaardig en efficiënt openbaar (rail en bus) vervoer in de MRDH bieden, 365 dagen per jaar; • dat de klantenwaardering gemiddeld op een 7,8 ligt; • dat er nauwelijks sprake is van rituitval (< 1%); • dat het aantal reizigers gemiddeld met 3% per jaar groeit, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft, wat een hogere bezettingsgraad tot gevolg heeft. *Programma SMARD (Slimme MobiliteitsAanpak Rotterdam Den Haag)* Met slimme maatregelen worden huidige knelpunten (tijdens de spits) in het OV opgelost en wordt bijgedragen aan het voorkomen van dreigende nieuwe knelpunten. Dit uit zich in een set aan maatregelen die zonder teveel moeite kunnen worden ingevoerd en een snel (meetbaar) effect hebben. Het kan daarbij gaan om zowel maatregelen aan de aanbod- als aan de vraagkant. *Programma versnelling OV* Openbaar vervoer dat reizigers snel van knooppunt naar knooppunt verplaatst is aantrekkelijk. Dit leidt dan ook tot reizigersgroei, meer opbrengsten en afname in exploitatiekosten. Bovenal is het belangrijk bij te dragen aan de agglomeratiekracht van de regio. We zorgen er samen met de gemeenten dan ook voor dat meerdere tram- en buslijnen sneller van A naar B komen door aanpassingen van voorrangssituaties bij kruisingen, aanleg vrij liggende infrastructuur en aanpassing lijnvoering.	
Betrouwbaar op weg	
Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio een must. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk, niet op de laatste plaats om de klimaatdoelen te realiseren (CO2-reductie), maar ook om de leefkwaliteit te verbeteren en de stedelijke, suburbane en meer landelijke gebieden aantrekkelijk te maken als centra voor economische vernieuwing. Dat brengt onder andere de vraag met zich mee hoe om te gaan met voorspelde capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet. Meer asfalt is niet meer de vanzelfsprekende oplossing.	In nauwe samenwerking met de regionale partners is gewerkt aan diverse studies gericht op het oplossen van knelpunten in het wegennet (onder andere Greenport 3.0 Westland en Voorne Putten). Daarnaast werkt de MRDH samen met diverse landelijke en regionale partners. Op het gebied van kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data. Tenslotte zijn met betrokken wegbeheerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid afspraken gemaakt over bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in het metropoolregio gebied.

Doelstellingen begroting 2020	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Versnellen van innovatie in mobiliteit	
Bevorderen van nieuwe informatietechnieken en data voor het benutten van bestaande infrastructuur (platooning, intelligente verkeerslichten, gerichte reisinformatie). Slim en beter benutten van de bestaande infrastructuur door het stimuleren van bewustwording en blijvende gedragsverandering	Op allerlei manieren is in 2020 samengewerkt met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen om te komen tot innovaties in mobiliteit. Mede door de inzet van de MRDH zijn stappen gezet op het gebied van data inwinning. De MRDH heeft zich daarnaast ingezet voor het bundelen van initiatieven op het gebied van kennisdeling Verder heeft de MRDH initiatieven op het gebied van ketenmobiliteit gestimuleerd door het mede-faciliteren van een platform met multimodale reis-informatie en boekingsfunctie, in combinatie met deelfietsen en -auto's (Mobility as a Service (MaaS)).
Verhogen verkeersveiligheid	
De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. Naast de lopende educatieprojecten is inzet op verbetering van de handhaving en een nieuw investeringsprogramma noodzakelijk.	Samen met alle wegbeheerders werkt de MRDH continu aan maatregelen voor de belangrijkste veiligheidsrisico's in het wegennet, in lijn met het nationale Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030. Dit alles gericht op het realiseren van de ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt".
Minder CO2-uitstoot bij verkeer	
Het terugbrengen van de CO2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten. De MRDH ondersteunt gemeenten bij het opstellen en uitvoeren van een Actieplan CO-reductie.	De MRDH biedt de gemeenten een netwerk en ondersteuning met het Programma duurzame mobiliteit. Fase 1 van het Programma is op 8 april 2020 in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgesteld. Het Programma bevat een regionaal maatregelenpakket met maatregelen die de gemeenten en de MRDH nemen voor duurzame mobiliteit en de reductie van de CO_2-uitstoot bij verkeer (=Actieplan CO_2-reductie).
Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties	
In de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied heeft de MRDH een rol vanuit bereikbaarheid en economie. Naast de ontwikkeling van de dertien locaties van de Verstedelijkingsalliantie en de locaties van de Alliantie Middengebied zijn ook andere locaties in de regio nodig om de groei van woon- en werklocaties op een gebalanceerde wijze te kunnen realiseren. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat.	De MRDH heeft ondersteuning geboden bij het zorgen voor een goede ontsluiting van woningen en werklocaties, zowel bij de locaties van de Verstedelijkingsalliantie als die van de Alliantie Middengebied en nieuwe samenwerkingsverbanden.

2.1.2 Wat is er voor gedaan?

Acties

De voortgang van de in de Begroting 2020 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen		
Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit.		In 2020 is gewerkt aan een opzet van een programma ketenmobiliteit, waarin wordt toegewerkt naar startbesluiten voor het aanpakken van knooppunten.
Uitbreiding R-Net, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer en Delft/Rodenrijs en de corridor Ridderkerk-Rotterdam.		De genoemde R-netcorridors zijn gestart in 2020 en lieten tot aan de coronacrisis een goede bezetting zien. Ook tijdens de crisis is R-net door blijven rijden op deze verbindingen.
Verkenningen uitvoeren naar een Schaalsprong regionale bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.		Deze verkenningen zijn in 2020 uitgevoerd en verder gebracht waar het gaat om het concretiseren en uitwerken van varianten.
Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.		De gebiedsuitwerking is afgerond en er is een besluit genomen over verder concretiseren onder de vlag van de ontwikkeling van Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV).
Onderzoeksresultaten uit de werkplaats Metropolitaan OV uit 2019 vertalen in een verkenning ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).		In het BO MIRT 2020 is besloten de onderzoeksresultaten te vertalen naar een verkenning.
Vervangen van de laatste oude trams in de regio Haaglanden door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.		In 2020 is het programma Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio (INTHR) vastgesteld door de BCVa. Hierin zijn alle onderdelen opgenomen die uitgewerkt moeten worden voor de instroom van het nieuwe materieel.
Afspraken maken met het Rijk over de realisatie van viersporigheid tussen Schiedam en Delft-Zuid.		Er is vertraging in de besluitvorming ontstaan, daarom zijn er in 2020 geen specifieke afspraken gemaakt, wel onderdeel van de besluitvorming over de werkplaats MOVV.
Opleveren van een verkenning 'schaalsprong OV 2040' in zowel de regio Haaglanden voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor, als regio Rotterdam voor de toekomst van het metronet.		Beide verkenningen zijn opgeleverd en vertaald in de Ontwikkelprogramma's OV voor Den Haag en Rotterdam.
Verkenning starten van de zes nieuwe metropolitane fietsroutes (MFR) in de MRDH.		In 2020 is door de MRDH met betrokken gemeenten verder gewerkt aan de (afronding van de) verkenningsfase van de vijf prioritaire routes uit de eerste tranche maatregelen. Er is in dit kader een samenwerkingsovereenkomst vastgesteld voor de MFR route Westland – Rotterdam, waarin afspraken tussen betrokken partijen zijn vastgesteld over budget en tijdpad richting realisatie. Ook is een tweede tranche met vier MFR routes vastgesteld door de BCVa, in 2021 met de start van de Verkenningsfase voor deze routes.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Verbetering kwaliteit en efficiency OV		
Enkele lokale maatwerk initiatieven op het gebied van openbaar vervoer ondersteunen.		In 2020 zijn met meerdere gemeenten afspraken gemaakt over maatwerkvervoer, als uitwerking van de beleidslijn die in het begin van 2020 is vastgesteld. Door de coronacrisis is aan het eind van 2020 besloten om de regeling voorlopig te bevriezen.
Realiseren van kortere reistijden op bestaande tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.		Doel is het verhogen van de reizigerskwaliteit, gerealiseerd door meer snelheid en efficiëntie. De uitvoering hiervan blijkt echter complexer dan verwacht. De kansrijke maatregelen in Den Haag worden verder uitgewerkt en voor de uitvoering voorbereid. Deze doorloop vraagt binnen de verschillende organisaties meer tijd dan verwacht. Niet meer in 2020, maar begin 2021 zullen de eerste maatregelen ingevoerd worden. Er wordt een gezamenlijk afwegingskader voor de investeringen, beheerkosten en financiële bijdragen door de betrokken partijen opgesteld. In Rotterdam zijn in 2020 nog geen versnellingsmaatregelen gerealiseerd. Wel werd dit jaar een projectplan opgeleverd dat een bestuurlijk go/no go moment kent. Daarvoor zijn ontwerpsessies geweest met experts uit alle domeinen, zoals bijvoorbeeld buitenruimte.
Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gerichter gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.		Als gevolg van de coronacrisis is deze vernieuwing on hold gezet.
Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.		Innovaties worden in gang gezet. Mede in het licht van de transitieplannen.
Een pakket van maatregelen uitvoeren op tenminste 3 delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei, gemiddeld 3% per jaar, ertoe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen.		Als gevolg van de coronacrisis is hier in 2020 beperkt invulling aan gegeven. Vanwege de forse afname in reizigersaantallen was er geen urgentie om dit te doen.
Betrouwbaar op weg		
Afronding van de gebiedsuitwerkingen, Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten, en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.		De gebiedsuitwerking Westland wordt in 2021 afgerond. Er is geconcludeerd dat aanvullend onderzoek nodig is om te komen tot een concreet maatregelenpakket. Daarnaast is besloten om een aparte verkenning te doen naar de mogelijkheden voor HOV in het Westland. De aanpak Bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam (ABVP) 2020 is afgerond. In het BO-MIRT zijn afspraken gemaakt over het vervolg ABVP2021. Dit moet leiden tot (financiële) afspraken in het BO-MIRT van 2021 over een uit te voeren maatregelpakket.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Opleveren van een visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. Deze visie maakt inzichtelijk wat er nodig is een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, waardoor grote investeringen in het wegennet worden voorkomen, met behoud van de doelen en eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB).		In 2020 is onderzoek gedaan naar de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. In 2021 zal vervolgonderzoek plaats vinden onder regie van het programma mobiliteit en verstedelijking (MoVe) naar aanleiding van de aanbevelingen in het rapport.
We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.		Er is een actieve bijdrage geleverd in de verschillende projecten en programma's van de Verkeersonderneming, Bereikbaar Haaglanden en Rijnland, strategisch plan Verkeersveiligheid, Smart Mobility, digitaliseringsopgave, DOVA en Bereik!.
Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.		In 2020 zijn 100 slimme verkeerslichten geplaatst door onder meer Rotterdam, Nissewaard, Wassenaar, RWS en provincie Zuid-Holland.
Met betrokken wegbeheerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid afspraken maken over bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in het metropoolregio gebied.		In het BO MIRT 2020 zijn afspraken gemaakt over het oprichten van een nieuwe samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar in 2021. Deze nieuwe organisatie werkt aan het mitigeren van verkeershinder als gevolg van de grootste onderhoudsopgave ooit en mobiliteitstransitie.
Versnellen van innovatie in mobiliteit		
Data inwinning (parkeren, snelheden, reisinfo) op orde krijgen en houden.		In 2020 is data ingewonnen op gebied van fiets en auto intensiteiten, reistijden, brugopeningen, wegwerkzaamheden, ongevallen en incidenten.
Uitvoering van een eerste inhoudelijke monitor op de geactualiseerde UAB-projecten.		Het plan van aanpak monitoring UAB is in concept gereed. De resultaten van de monitor worden betrokken bij de evaluatie van de UAB in 2021.
Uitvoering van een eerste meting met betrekking tot de (top)eisen uit de UAB.		Concept-rapportage met daarin de meetgegevens voor het wegennet is opgeleverd. Definitieve rapportage volgt in februari 2021.
Samenwerkingsprojecten doelgroepenvervoer - OV met gemeenten doorzetten.		In 2020 zijn met meerdere gemeenten afspraken gemaakt over maatwerkvervoer, als uitwerking van de beleidslijn die in het begin van 2020 is vastgesteld. Door de coronacrisis is aan het eind van 2020 besloten om de regeling voorlopig te bevriezen.
Wegnemen van belemmeringen en bundeling initiatieven op kennis delen en schaalvoordelen behalen.		MRDH en gemeenten doen dit onder andere via: Krachtenbundeling Smart Mobility, Bereik!, Verkeersonderneming, Bereikbaar Haaglanden en Regionaal ondersteuningsbureau verkeersveiligheid. Voor zelfrijdend vervoer, intelligente verkeerslichten, Maas, deelmobiliteit zijn er werk/ kennisgroepen van gemeenten. Met de OV bedrijven zit MRDH in InnOVatieroute. Jaarlijks wordt een overzicht gemaakt van innovaties waar MRDH aan deelneemt. Zie ook: www.mrdh.nl/thema/innovatie.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Ontwikkelen slimmer verkeerslichtensysteem voor auto's, fiets, OV en vracht.		In 2020 zijn 100 slimme verkeerslichten geplaatst door onder meer Rotterdam, Nissewaard, Wassenaar, RWS en provincie Zuid-Holland.
Het stimuleren van ketenmobiliteit door het mede-faciliteren van een platform met multimodale reisinformatie en boekingsfunctie, in combinatie met deelfietsen en -auto's (Mobility as a Service (MaaS)).		De MaaS-app zou in mei live gaan. Door de coronacrisis is er nog steeds maar beperkt vliegverkeer mogelijk waardoor de use-case gericht op de internationale reiziger on-hold is gezet. Tegelijkertijd heeft dit de tijd gegeven de apps verder te ontwikkelen en op andere (Covid-19 gerelateerde) behoeften in te spelen. De apps verkeren momenteel in de testfase. Hierna zal de pilot van de ontwikkelfase overgaan in de commerciële fase.
Financiering en/of organisatorische ondersteuning van innovatietrajecten mobiliteit, zoals SURF-stad, innovatieprogramma's bij OV-bedrijven.		Vanuit de InnOVatieRoute zijn enkele van de voorgenomen projecten succesvol ten uitvoer gebracht Het gaat onder meer om de Druktemeter OV. Ook zijn enkele projecten vanwege onder meer COVID-19 stopgezet (Surf Stad).
Verhogen verkeersveiligheid		
Samen met alle wegbeheerders een verbeterprogramma opstellen voor de belangrijkste veiligheidsrisico's in het wegennet, in lijn met het nationale Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030.		In de Regionale UitvoeringsAgenda verkeersveiligheid 2025 (RUAvv) is de risico-gestuurde aanpak uitgewerkt. Voor enkele risico's zijn streefwaarden voor de indicatoren vastgesteld.
Verkeershandhaving krijgt structurele aandacht van de politie en andere handhavers.		In de RUAvv is handhaving opgenomen als onderdeel van de integrale aanpak verkeersveiligheid. Samen met provincie Zuid-Holland wordt in 2021 de governance handhaving opgesteld.
De ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" worden gerealiseerd.		De samenwerking met PZH in het ROV-ZH voor gedragsbeïnvloeding wordt voortgezet tot en met 2024. In 2021 wordt een meerjarenprogramma van het ROV-ZH opgesteld. Hierin worden de ambities vastgelegd, in samenwerking met de andere regio's binnen de provincie Zuid-Holland. In MRDH hebben meer scholen deelgenomen aan programma's SCHOOL op SEEF en TotallyTraffic in 2020 toegenomen. Door de coronacrisis was het echter beperkt mogelijk om gedragsprojecten op scholen uit te voeren. Onder meer de tijdelijke sluiting van de scholen maakte dat de focus van scholen primair heeft gelegen op het beperkt houden van leerachterstanden.
Minder CO2-uitstoot bij verkeer		
We zorgen ervoor dat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn. Op basis van de verordening bussenleningen faciliteren we financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van deze transitie naar zero emissie busvervoer.		Met HTM, RET en EBS zijn in concessieverband afspraken gemaakt over de transitiepaden naar 100% zero emissie van de bussen in 2030. De uitvoering daarvan ligt op schema. Bij de aanschaf van nieuwe bussen hebben RET en EBS gebruik gemaakt van de verordening bussenlening.

Acties in 2020	Status	Toelichting
We verlenen subsidie aan de vervoersbedrijven voor het plaatsen van zonnepanelen op daken van stations en remises.		We hebben subsidie verleend aan de vervoersbedrijven voor het plaatsen van zonnepanelen op daken van stations. En we hebben door middel van een convenant met de vervoersbedrijven afgesproken dat zij zich inzetten om zonnepanelen op hun remises te realiseren.
Het vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het Actieplan CO2-reductie.		De MRDH biedt de gemeenten een netwerk en ondersteuning met het Programma duurzame mobiliteit. Fase 1 van het Programma is op 8 april 2020 in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgesteld. Het Programma bevat een regionaal maatregelenpakket met maatregelen die de gemeenten en de MRDH nemen voor duurzame mobiliteit en de reductie van de CO_2-uitstoot bij verkeer (=Actieplan CO_2-reductie).
Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties		
Ondersteuning bieden bij het zorgen voor goede ontsluiting van woningen en werklocaties, zowel bij de locaties van de Verstedelijkingsalliantie als die van de Alliantie Middengebied en nieuwe samenwerkingsverbanden.		De MRDH heeft ondersteuning geboden bij het zorgen voor een goede ontsluiting van woningen en werklocaties, zowel bij de locaties van de Verstedelijkingsalliantie als die van de Alliantie Middengebied en nieuwe samenwerkingsverbanden.

2.1.3 Wat heeft het gekost?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020	Primaire begroting 2020	Realisatie 2019
Lasten:					
Beleid en programmering					
Verkeer	4.201.534	-677.466	4.879.000	5.300.000	4.674.172
Openbaar vervoer	3.917.492	-932.508	4.850.000	5.300.000	4.693.137
Subsidie CROW-KpVV	900.000	0	900.000	0	0
Subtotaal Beleid en programmering	**9.019.026**	**-1.609.974**	**10.629.000**	**10.600.000**	**9.367.309**
Exploitatie openbaar vervoer					
Concessies	315.701.699	17.835.710	297.865.989	202.857.420	189.623.801
Beheer en onderhoud infra	197.923.250	181.575	197.741.675	193.800.525	193.628.560
Subtotaal Exploitatie OV	**513.624.949**	**18.017.285**	**495.607.664**	**396.657.945**	**383.252.361**
Apparaatslasten					
Directe kosten personeel	2.612.597	-354.076	2.966.673	3.032.500	2.141.653
Subtotaal Apparaatslasten	**2.612.597**	**-354.076**	**2.966.673**	**3.032.500**	**2.141.653**
Financiering					
Rente	13.123.831	-16.696	13.140.527	12.264.133	14.808.277
Subtotaal Financiering	**13.123.831**	**-16.696**	**13.140.527**	**12.264.133**	**14.808.277**
Totaal lasten	**538.380.403**	**16.036.539**	**522.343.864**	**422.554.578**	**409.569.601**
Baten:					
Onttrekking fonds BDU	400.258.263	-8.460.116	408.718.379	404.080.266	387.849.425
Onttrekking mobiliteitsfonds	193.412	193.412	0	0	159.419
Risico-opslag	7.764.408	195.319	7.569.089	6.149.598	7.383.257
Rente	13.123.000	-17.527	13.140.527	12.264.133	14.835.583
Overige inkomsten	124.805.729	24.320.771	100.484.958	6.210.179	6.725.173
Totaal baten	**546.144.811**	**16.231.858**	**529.912.953**	**428.704.176**	**416.952.857**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**7.764.408**	**195.319**	**7.569.089**	**6.149.598**	**7.383.256**
Toevoeging risicoreserve financiering	7.569.089	0	7.569.089	6.149.598	6.737.208
Gerealiseerd resultaat	**195.319**	**195.319**	**0**	**0**	**646.049**

Lasten

Lasten Beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 0,7 miljoen voordelig)
Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 0,7 miljoen is deels toe te schrijven aan het niet volledig invullen van het beschikbare budget met opdrachten (€ 0,6 miljoen) en het doorschuiven van lopende opdrachten die in 2021 zullen worden afgerond (€ 0,1 miljoen), zoals ondersteuning voor het programma duurzame mobiliteit en de opdracht voor het opstellen van het regionaal fietsnetwerk in de MDRH ten behoeve van de Contourenschets Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Lasten beleid en programmering Openbaar vervoer (verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 0,9 miljoen voordelig)
Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 0,9 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan lagere kosten Concessiebeheer dan begroot van € 0,3 miljoen. Dit komt doordat onderzoeken goedkoper uit vielen, zoals de OV klantenbarometer die niet volledig is uitgevoerd vanwege de coronacrisis. Ook zijn er lagere onderzoekskosten voor Beleid en Projecten dan begroot van € 0,5 miljoen. Dit komt doordat onderzoeken voor een deel doorgeschoven zijn naar 2021, zoals bijvoorbeeld de uitwerkingsstudie van het samenloopdeel. Daarnaast zijn de vaste lidmaatschappen € 0,1 miljoen lager dan in de begroting was opgenomen.

Lasten subtotaal exploitatie (verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 18,0 miljoen nadelig)

De MRDH is concessieverlener voor een negental concessies. In de onderstaande tabel zijn deze aangegeven met daarbij de subsidiebijdrage van de MRDH. Zoals eerder aangegeven heeft MRDH voor alle concessies de volledige gereserveerde subsidie over 2020 beschikt aan de concessiehouders ondanks dat niet de volledige dienstregeling gedurende het hele jaar heeft gereden.

Voor alle concessies geldt dat 80% van de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) van het rijk over 2020 voor 80%, zijnde het verkregen voorschot, is begroot. 100% van de aangevraagde vergoeding is echter opgenomen in de werkelijke kosten en in de werkelijke opbrengsten. Daardoor zijn er forse afwijkingen tussen de begroting en de werkelijke kosten en opbrengsten. In totaal betreft dit een verschil van € 23,7 miljoen. Daarmee wordt een groot deel van het verschil tussen jaarrekening en begroting verklaard.

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

Omschrijving concessies	Realisatie 2020	Begroting 2020	verschil	SPUK begroot 80%	SPUK opgenomen 100%	SPUK verschil	Rest verschil
Rail concessie RET	247.325.541	236.209.776	11.115.765	49.381.200	61.726.500	-12.345.300	-1.229.535
Rail concessie HTM	150.072.882	146.639.363	3.433.519	26.204.080	32.755.100	-6.551.020	-3.117.501
RET Bus concessie	44.546.681	42.194.354	2.352.327	7.811.680	9.764.600	-1.952.920	399.407
HTM bus concessie	23.448.869	22.098.949	1.349.920	5.399.680	6.749.600	-1.349.920	-
Bus concesssie regio Haaglanden	24.725.115	23.631.855	1.093.260	4.373.040	5.466.300	-1.093.260	-
Ov concessie Voorne -Putten 2020	11.484.147	11.313.067	171.080	1.490.320	1.862.900	-372.580	-201.500
OV concessie ov water Heijplaat 2020 (Havenbedrijf)	1.154.812	1.156.960	-2.148				-2.148
Concessie water fast Ferry	1.046.859	1.111.859	-65.000				-65.000
Parkshuttle	658.671	658.671	0				
Subtotaal concessies	**504.463.577**	**485.014.854**	**19.448.723**	**94.660.000**	**118.325.000**	**-23.665.000**	**-4.216.277**
Overige kosten:							
DRIS/Abri's	5.400.390	4.162.159					1.238.231
Regiotaxi en maatwerk vervoer	2.887.454	3.500.000					-612.546
Overige kosten	873.528	2.930.651					-2.057.123
Totaal Exploitatie	**513.624.949**	**495.607.664**	**19.448.723**	**94.660.000**	**118.325.000**	**-23.665.000**	**18.017.285**

Voor de concessie RET Rail betreft het verschil van de BVOV € 12,3 miljoen hogere kosten dan begroot. De afrekening van de bonus malus over de jaren 2018 en 2019 voor de RET is nog niet geschied, dit leidt tot lagere kosten van € 5,5 miljoen. De reden hiervoor is dat RET nog geen volledige verantwoording over 2018 en 2019 heeft overgelegd. De bonus/malus boete is daardoor nog niet met zekerheid te bepalen. Dit is geen vrij geld maar blijft beschikbaar voor de concessie. De afrekening zal naar verwachting in 2021 geschieden. De subsidies van 2016 en 2017 zijn vastgesteld voor € 0,1 miljoen hogere lasten dan begroot. Verder is 70% van de vertragingskosten voor de aanschaf van de 16 metro's voor de Hoekse Lijn uitgekeerd aan RET voor een bedrag van € 5,2 miljoen. Hiervoor was € 3,5 miljoen begroot. per saldo een nadeel van € 1,7 miljoen. In 2020 is de afrekening van de extra opbrengsten over 2018 en 2019 begroot van € 2,5 miljoen. Dit is nog niet afgerekend.

Voor de concessie HTM Rail betreft het verschil van de BVOV € 6,6 miljoen hogere kosten dan begroot. De afrekening over het jaar 2018 valt € 1,8 miljoen lager uit dan begroot. Dit is met name op groot onderhoud voertuigen. Dit is geen vrij geld maar blijft binnen de concessie beschikbaar.

De kosten voor de concessie Bus Rotterdam zijn € 2,3 miljoen hoger dan waar in de begroting rekening mee is gehouden. De BVOV veroorzaakt € 2,0 miljoen van deze overschrijding. De afrekening 2019 veroorzaakt € 0,3 miljoen van deze overschrijding.

De kosten voor de concessie HTM-bus zijn € 1,3 miljoen hoger dan begroot vanwege de BVOV vergoeding

De kosten voor de bus concessie Regio Haaglanden zijn € 1,1 miljoen hoger dan begroot vanwege de BVOV vergoeding

De kosten voor de concessie Voorne Putten Rozenburg zijn € 0,4 miljoen hoger dan begroot vanwege de BVOV vergoeding. Daarnaast is het begrote maatwerk vervoer in Voorne Putten Rozenburg vertraagd waardoor er voor € 0,2 miljoen minder subsidie is verleend. Dit bedrag blijft gereserveerd voor het maatwerk op Voorne Putten Rozenburg.

De kosten voor de abriconcessies zijn € 1,6 miljoen hoger dan begroot. Dit wordt veroorzaakt doordat het verschil tussen de werkelijke kosten en de hoogte van de reclameafdracht als kosten wordt geboekt omdat dit afdrachten aan de gemeenten zijn. Dit werd veroorzaakt doordat de werkelijke reclame-inkomsten op een hoger niveau lagen dan oorspronkelijk begroot. Dit leidt niet tot een resultaatsverschil bij de MRDH. Het verschil tussen de kosten en reclame-inkomsten wordt verrekend met de deelnemende gemeenten aan het abricontract.

De onderhoudskosten voor DRIS en DRI Starr zijn lager uitgevallen met € 0,4 miljoen doordat er minder reparaties aan defecten zijn geweest dan begroot.

In de begroting zijn de uitvoeringskosten voor Regiotaxi nog niet afgeschaald naar € 2,8 miljoen. Dit is het overeengekomen budget voor de Regiotaxi over 2020. Deze afspraken zijn in de loop van 2020 bekrachtigd en daardoor nog niet in de begrotingscijfers verwerkt. Jaarlijks zal dit bedrag met € 0,3 miljoen afgeschaald worden naar € 1,6 miljoen in 2024 en verder.

De kosten voor bijdragen voor de distributiekosten van de chipkaart en regionale kaartopbrengsten zijn in 2020 € 0,3 miljoen lager dan verwacht. De afrekening van HTM voor het aandeel in het opzetten van de distributiekanalen verachten wij in 2021. Het betreft geen vrijval van budget maar blijft beschikbaar voor de distributie.

Het rest budget voor risico’s en reserveringen van € 1,6 miljoen is niet aangesproken en blijft beschikbaar voor de transitieopgaaf.
De overige kleinere verschillen bedragen € 0,1 miljoen positief.

De MRDH bekostigt het dagelijkse beheer en onderhoud en het vervangingsonderhoud van de Railinfrastructuur van de Railconcessie RET en HTM. Goed functionerende en veilige tram en metro infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in de Regio. Om dit te bereiken verleent de MRDH subsidie aan de vervoerbedrijven RET en HTM voor het beheren en onderhouden van deze railinfrastructuur. De budgetten voor het beheer en onderhoud zijn vastgelegd in de financiële paragrafen van de concessies. Wanneer in enig jaar sprake is van een overschot of een tekort op het jaarbudget dan wordt dit verrekend binnen het totaal gereserveerde budget voor de assets van de concessie.

Bij RET Rail is bij het vervangingsonderhoud de gehele beschikking over 2020 als last meegenomen in de jaarrekening. Voor de bevoorschotting wordt uitgegaan van een maximumbijdrage van € 59 miljoen voor het vervangingsonderhoud, dit was opgenomen in de begroting. Omdat het verschil tussen de verleningsbeschikking en dit maximumbedrag in 2020 € 0,4 miljoen bedroeg is de gehele verplichting opgenomen in de resultaten over 2020. In 2021 vindt de afrekening plaats, dan zullen de werkelijke kosten ten laste van de jaarrekening komen.

Bij HTM Rail heeft de afrekening 2018 plaatsgevonden. Deze kwam voor het dagelijks beheer en onderhoud infrastructuur € 1,3 miljoen lager uit dan begroot. Dit is geen vrij geld maar blijft beschikbaar binnen het assetsbudget voor de concessie.

Apparaatslasten
Aan directe salariskosten is € 0,4 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. De vacatureruimte is onder meer ingevuld door externe inhuur.

Financiering
De rente heeft betrekking op de rentelasten van de door de MRDH aangetrokken leningen. Deze leningen zijn aangetrokken om door te kunnen lenen aan de regionale ov-bedrijven

Baten

Marktconformiteitsopslag/Risico opslag
De marktconformiteitsopslag ad € 7,8 miljoen betreft een opslag van een aantal basispunten op het rentepercentage van de leningen die MRDH verstrekt heeft aan regionale ov-bedrijven. Voor het jaar 2020 is de ontvangen marktconformiteitsopslag in zijn geheel toegevoegd aan de risico reserve financieringen.

Rente
Deze post heeft betrekking op de ontvangen rente op de leningen die verstrekt zijn aan regionale ov-bedrijven.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 24,3 miljoen voordelig)
Onder deze post is de Beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk opgenomen. In de begroting is rekening gehouden met 80% voorschot op deze regeling. In de werkelijke kosten is ook de resterende vordering van 20% opgenomen. Dit verklaart een verschil van € 23,7 miljoen. Het resterende verschil wordt verklaard door opbrengsten nachtmetro voor € 0,1 miljoen, hogere opbrengsten abricontract voor € 0,2 miljoen en een bijdrage van het Havenbedrijf aan het Havenstransferium voor € 0,2 miljoen. Het resterende verschil van € 0,1 miljoen betreft kleinere afwijkingen op diverse posten van afrekeningen uit voorgaande jaren. De hoogte van deze posten is pas bekend geworden na het opstellen van de tweede bestuursrapportage. Daardoor heeft hiervoor geen begrotingswijziging plaats kunnen vinden

<u>Resultaatbestemming</u>
Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 7.764.408. Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen marktconformiteitsopslag wegens de aan de HTM, RET en EBS verstrekte geldleningen (zie ook de paragraaf financiering en treasury). Conform begroting wordt er € 7.569.089 toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Het verschil ad € 195.319 wordt middels een voorstel resultaatbestemming voorgelegd aan het AB om toe te voegen aan de risicoreserve financieringen.

Algemene toelichting

De grootste mutaties in de afwijkingen van de begroting met de werkelijke kosten is gelegen in het feit dat subsidies die in vorige jaren zijn verleend in het huidige boekjaar verantwoord en vastgesteld worden. De grootste risicoposten vormen de vaststellingen van de RET Rail concessie. De vaststellingen over de jaren 2017, 2018 en 2019 zijn in 2020 niet of niet geheel vastgesteld. Dit komt doordat er een dispuut voorlag over het al dan niet vergoeden van interne verrekenrente tussen BV's van RET. Dit dispuut is in 2020 afgerond. De RET kan voor de jaren 2016 t/m 2019 de interne verrekenrente verwerken in de aanvragen tot subsidievaststelling. Dit heeft geen resultaatseffect voor 2020, aangezien dit past binnen ons gesteld budget. De vaststellingen zullen in 2021 plaatsvinden naar aanleiding van de verantwoording van RET.

Voor HTM Railconcessie is de subsidie over het jaar 2019 nog niet in 2020 vastgesteld. Dit is veroorzaakt door het feit dat HTM nog geen definitieve verantwoording heeft overgelegd.

De Haagse stadsbusconcessie uitgevoerd door HTMbuzz is eveneens nog niet vastgesteld voor het jaar 2018. Hieruit kunnen nog verrekeningen voortvloeien inzake de opbrengstverantwoordelijkheid. De subsidie voor het jaar 2019 is eveneens nog niet vastgesteld.

De Busconcessie Regio Haaglanden is nog niet vastgesteld over 2019. Hier dienen nog verrekeningen plaats te vinden met betrekking tot de ZE opgaaf.

De concessie Voorne-Putten Rozenburg is eveneens nog niet voor 2019 vastgesteld. Er is nog geen vaststellingsverzoek overgelegd door de vervoerder.

Het verloop van de afrekeningen met de vervoerders wordt verder toegelicht bij de post nog te betalen concessies in de toelichting op de balans.

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

2.2.1 Wat wilden we bereiken?

De hoofddoelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn opgenomen in deze paragraaf.
De topeisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 geoperationaliseerd en er heeft een volledige nulmeting plaatsgevonden. Tevens zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld, onder andere voor de metropolitane fietsroutes, duurzame mobiliteit en ketenmobiliteit. De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is ook geland in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.
Daarbij zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze zijn deels opgenomen in het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) dat is gestart in het BO-MIRT najaar 2017. Dit heeft geleid tot afspraken voor twee verkenningen (Oeververbindingen regio Rotterdam en CID Binckhorst) en twee gebiedsuitwerkingen (Voorne-Putten en Westland), die in 2020 verder zijn uitgewerkt. Daarnaast heeft het accent in 2020 gelegen op het programma Metropolitaan OV en Verstedelijking, als onderbouwing voor de propositie voor het Nationale Groeifonds. Ook zijn de opgaven die bijdragen aan onze top-eisen opgenomen in de update van Uitvoeringsprogramma, dat begin 2021 op zijn effecten op de hoofddoelen zijn doorgerekend.

Doelstellingen begroting 2020*	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen	
De inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. De MRDH investeert daarvoor in het verhogen van de snelheid en de frequentie van het openbaar vervoer, het uitbreiden van de vervoerscapaciteit, de kwaliteitsverbetering van knooppunten en het realiseren van hoogwaardige fietsinfrastructuur.	In 2020 zijn 28 subsidies verstrekt in het kader van Fiets- en ketenmobiliteit voor een bedrag van € 6,7 miljoen. Vanuit het programma R-net is 1 subsidie verstrekt voor een bedrag van € 1,0 miljoen. De Hoekse lijn heeft 2 aanvullende subsidies gekregen voor een bedrag van € 5,9 miljoen. Voor andere OV-projecten zijn 3 subsidies afgegeven voor een bedrag van € 3,7 miljoen.
Betrouwbaar op weg	
Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk realiseren.	In 2020 zijn 4 subsidies verleend voor Verkeersmanagement en Wegenstructuur voor een bedrag van € 12,7 miljoen.
Versnellen van innovatie in mobiliteit	
Nieuwe technologie kan toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer maken.	In 2020 is 1 subsidie verleend in het kader van Automatisch Vevoer op de Last Mile.
Vergroten verkeersveiligheid	
De 23 gemeenten van de Metropoolregio streven naar nul verkeersslachtoffers.	In 2020 zijn 55 subsidies verleend voor verkeersveiligheid (infrastructuurprojecten) voor een bedrag van € 8,0 miljoen Daarnaast is er voor circa € 1 miljoen aan verkeerseducatie uitgegeven.

*In begroting 2020 stonden geen doelstellingen in het programma infrastructuur. Als alternatief zijn de doelstellingen van 2021 opgenomen

2.2.2 Wat is er voor gedaan?

Acties

De voortgang van de in de begroting 2020 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen		
Realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.		De tracédelen Den Haag zijn deels uit het budget lijn 1 gefinancierd (Scheveningseweg, Prins Willemstraat en rotonde Duinstraat) en deels uit INTHR (Gevers Deynootweg, Alexanderstraat en Jurriaan Kokstraat). Het werk is afgerond en vanaf 8 maart 2021 in gebruik genomen. Het tracédeel Delftweg in Rijswijk en tracédeel Delft (vanaf Spoorzone naar het eindpunt) zijn aan INTHR toegevoegd.
Realisatie tram 19B naar TU Delft inclusief de Sint Sebastiaansbrug.		De brug is conform bijgestelde planning opgeleverd in juni 2020. Met TU Delft en gemeente Delft is overeenstemming bereikt over aanvullende maatregelen op het TU terrein voor minimale hinder onderzoeksfaciliteiten. Onderdeel hiervan is een ander eindpunt nabij Sport en Cultuur. Doel is om in Q1 2021 afspraken (tijd, geld en kwaliteit) geformaliseerd te hebben.
Het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid.		Het keerspoor wordt conform planning in 2021 opgeleverd.
Realisatie en oplevering van het project OV-knoop Rotterdam-Alexander.		De OV-knoop is opgeleverd in 2020.
Uitvoering verlenging Hoekse Lijn tot het strand.		De aanleg is met circa een jaar vertraagd vanwege procedures.
(Frequentieverhoging samenloopdeel RandstadRail is in uitvoering). Technische uitwerking Capaciteitsvergroting Samenloopdeel RandstadRail (planstudie).		Het project optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail is ondergebracht in de Korte Termijn Aanpak Mobiliteit & Verstedelijking (KTA MoVe). Er is nog geen eenduidige planvorming en planning.
Realisatie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		De uitvoering van het OV knooppunt is vertraagd, omdat de start van het project afhankelijk is van voortgang van de gehele gebiedsontwikkeling die iets achter loopt bij de eerdere planning. De start wordt nu voorzien in 2021.
Realisatie R-net.		De realisatie loopt conform planning, waarbij er binnen de diverse lijnen soms in mindere mate investeringen zijn gepleegd. Dat betreft bijvoorbeeld het realiseren van iVRI's wat onder het programma ITS valt.
Realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum.		De realisatie ligt bij ProRail. Deze partij heeft voorbereidingen getroffen om de werkzaamheden in de periode 2021 t/m 2025 uit te voeren.
Oplevering van het fietsviaduct over de A4 Den Haag (Ypenburg).		Het viaduct is opgeleverd in 2020.
Realisatie fietstunnel station Delft Zuid.		De uitvoering verloopt conform planning van ProRail. De planning is nu dat het hele station Delft Campus eind 2021 opgeleverd zal worden.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk, te beginnen met zes routes in het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer, Rotterdam, Delft, Maassluis en Westland.		In 2020 is de route Westland-Rotterdam bestuurlijk ondertekend en zijn voor enige delen subsidie verleend. Vertraging in realisatie van de overige routes door: - Technische knelpunten / ontwerpopgaven op routeniveau; - Beperkte financiële middelen en capaciteit bij wegbeheerders. Naar verwachting komen twee a drie routes in 2021 ter bestuurlijke ondertekening naar planuitwerking/ uitvoering. Een tweede tranche routes is in 2020 vastgesteld in BCVa.
Betrouwbaar op weg		
Opening en ingebruikname van het project Rotterdamsebaan (de nieuwe verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Centrumring van Den Haag).		De Victory Boogie Woogietunnel is op 12 februari 2021 opengesteld voor verkeer. De eindafrekening loopt hier achteraan.
De H6-weg (de nieuwe verbindingsweg tussen de Hoeksebaan en de stationsomgeving Hoek van Holland Haven) is gereed.		Het project is in juli 2020 opgeleverd.
Verbeteren van de doorstroming op vijf aansluitingen van het HWN-OWN.		Rijk en regio hebben besloten het programma aansluitingen te beëindigen en de middelen te laten vrijvallen. Het ministerie zet de vrijgevallen middelen in voor maatregelen aan de aansluiting A4/N11. Daarmee zijn of worden alle 5 de prioritaire aansluitingen opgepakt die in het programma waren benoemd.
De Oostelijke Randweg (Pijnacker) is gereed.		De Oostelijke Randweg is medio 2020 opgeleverd en opengesteld.
Realisatie van de reconstructie IJsselmondseknoop start in 2021.		De werkzaamheden starten in 2021. Het project is naar verwachting gereed in 2022 of 2023.
Versnellen van innovatie in mobiliteit		
Automatisch Vervoer introduceren op meerdere locaties in de regio, zoals de shuttle bij het Haga Ziekenhuis in Den Haag, Leidschenhage in Leidschendam-Voorburg en op de campus van de TU Delft.		We zitten midden in de looptijd van het programma Automatisch Vervoer op de Last Mile (hierna AVLM). Voor alle locaties worden haalbaarheidsstudies gedaan of wordt gewerkt aan een implementatieplan. Door een aantal redenen voorzien we dat de uitvoering minder snel zal gaan dan bij aanvang was voorzien zoals: toelatingsprocedure duurt langer, ontwikkelingen van voertuigen gaat minder snel, door de coronacrisis neemt investeringsbereidheid van andere actoren af, etc. In de voortgangsrapportage AVLM in Q2 2021 komen we hierop terug.
Ombouwen verkeerslichten tot intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)		We verlenen over de gehele regio subsidies voor het ombouwen, en verlenen ondersteuning via Bereik! bij het inhoudelijke (specialistische) werk. Op de corridors met Connected Transport zijn er nu een kleine 20 operationeel.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Verhogen verkeersveiligheid		
Het Regionale Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) biedt namens de provincie Zuid-Holland en de MRDH het verkeersveiligheid- en verkeerseducatie-programma School op Seef aan alle basisscholen aan.		Een aantal lessen is uitgevallen vanwege de coronacrisis. In 2020 waren er ruim 100 scholen actief met het programma SCHOOL op SEEF. Door de coronamaatregelen (o.a. lockdowns) werd op ca.20% niet het programma volledig gedraaid en is het doorgeschoven naar een volgend schooljaar.
Specifieke Uitkering Verkeersveiligheid		De meeste gemeenten binnen de MRDH hebben een extra subsidie aangevraagd voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. De projecten die in 2021 gereed moeten zijn, zijn beschikt in 2020.

Project loopt volgens begroting

Project loopt niet volgens begroting

2.2.3 Wat heeft het gekost?

Programma 2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020	Primaire begroting 2020	Realisatie 2019
Lasten:					
Projectkosten Verkeer					
Verkeersmanagement en wegenstructuur	100.939.029	-13.123.563	114.062.592	152.998.463	155.251.208
Fiets- en ketenmobiliteit	12.321.227	-20.697.804	33.019.031	31.774.973	18.044.612
Verkeersveiligheid	8.587.707	-6.811.726	15.399.433	14.230.970	9.685.892
Subtotaal Verkeer	**121.847.964**	**-40.633.092**	**162.481.056**	**199.004.406**	**182.981.712**
Projectkosten OV					
Netwerk Openbaar Vervoer	57.259.306	-26.967.809	84.227.115	83.659.233	79.907.030
Subtotaal OV	**57.259.306**	**-26.967.809**	**84.227.115**	**83.659.233**	**79.907.030**
Apparaatslasten					
Directe kosten personeel	948.874	-359.774	1.308.648	1.343.100	1.651.655
Subtotaal Apparaatslasten	**948.874**	**-359.774**	**1.308.648**	**1.343.100**	**1.651.655**
Totaal lasten	**180.056.143**	**-67.960.676**	**248.016.819**	**284.006.739**	**264.540.397**
Baten:					
Onttrekking fonds BDU	128.406.425	-73.283.461	201.689.885	204.845.844	202.197.409
Onttrekking mobiliteitsfonds	3.637.665	3.637.665	0	0	24.691.217
Overige inkomsten	48.012.054	1.685.120	46.326.934	79.160.895	37.651.771
Totaal baten	**180.056.143**	**-67.960.676**	**248.016.819**	**284.006.739**	**264.540.397**
Gerealiseerd resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Lasten

In de onderstaande stuk zal worden ingegaan op de diverse onderdelen van het programma infrastructuur verkeer en openbaar. Voor alle vier de onderdelen geldt dat de realisatie van kleinere projecten onder de € 1 miljoen achterblijft bij de verwachtingen. Dit heeft een aantal oorzaken:

- De beschikbare € 30 miljoen aan verplichtingenruimte voor het programma kleine projecten is in 2020 voor € 25 miljoen aangevraagd. Dit leidt tot een lagere realisatie in 2020. De resterende ruimte is eind 2020 gereserveerd voor enerzijds het programma prioritaire Metropolitane Fietsroutes (€ 3 miljoen) in 2021 en om de gevolgen van corona voor het openbaar vervoer te (€ 2 miljoen) in 2021.
- Daarnaast geldt voor de kleinere projecten dat er 50% gedeclareerd mag worden bij de start van een project. Hier wordt ook rekening mee gehouden bij het opstellen van de begroting. In de realiteit komt het regelmatig voor dat het voorschot niet vooraf wordt gedeclareerd, maar pas op het moment dat het project gereed is. Hierdoor blijft de realisatie achter t.o.v. de begroting.
- Verder is er sprake van planningsoptimisme vanuit de subsidieaanvragers over de uitvoeringstermijnen, waardoor de realisatie achterblijft.

Projectkosten verkeer
Verkeersmanagement en wegenstructuur *(verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 13 miljoen voordelig)*

In 2020 zijn 20 subsidiebeschikkingen vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen stammen allemaal van voor 2020, waarbij de wegenprojecten in Pijnacker en de ontsluiting Kickersbloem in Hellevoetsluis de grootste zijn. Er is slechts één beschikking in 2020 afgegeven: voor het duurzaam veilig maken van de N223 tussen De Lier en Delft (fase 3, conform afspraken 2010). Daarnaast is een project ondergebracht in de Korte Termijn Aanpak, een vervallen project en zijn twee projecten door de wegbeheerders doorgeschoven naar 2021.

De grootste projecten die in 2020 hebben geleid tot een last in het onderdeel Verkeersmanagement en wegenstructuur zijn de Rotterdamsebaan € 83 miljoen, bijdrage A13/A16 € 12 miljoen, herinrichting Reinier de Graafweg € 2 miljoen. en aanleg H6 weg € 1 miljoen.

De realisatie is lager (€ 13 miljoen) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijziging is:

- De realisatie van de Rotterdamsebaan ligt € 3 miljoen hoger dan begroot als gevolg van de indexering die nog niet was meegenomen in de begroting.
- De realisatie van kleinere projecten in 2020 (< € 1 miljoen) is vertraagd (€ 12 miljoen), waardoor deze lasten naar 2021 doorschuiven. Dit komt door:
    - Vertraging in de programma's Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) en Intelligente TransportSystemen (ITS). Bij AVLM neemt de het omzetten van plannen naar uitvoering meer tijd in dan gepland. Voor ITS geldt dat in 2021 het programma zal worden herzien, omdat een deel van projecten inmiddels onderdeel zijn van het programma kleine projecten. Uit programma KTA is het project Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2 uiteindelijk opgenomen bij het onderdeel Openbaar Vervoer, terwijl het begroot was voor het onderdeel Verkeersmanagement en wegenstructuur.
    - Niet alle aangemelde projecten voor het programma kleine projecten zijn omgezet in subsidieverleningen of hebben geleid tot realisatie in 2020.
    - De realisatie van lopende projecten is vertraagd.

De lagere realisatie in 2020 ten opzichte van 2019 wordt mede veroorzaakt door
- Minder bestedingen aan de Rotterdamsebaan. Het verschil tussen de lasten 2020 en 2019 van de Rotterdamsebaan is € 20 miljoen.
- In 2019 is er vanuit de MRDH € 20 miljoen besteed aan het programma Nieuw Waterland.
- In 2019 aan de afronding het programma Beter benutten Vervolg € 7 miljoen besteed.
- Het resterende verschil kan worden verklaard doordat er in 2020 minder is besteed aan projecten zoals Komkommerweg fase 1 en 2, H6 weg en ontsluiting Kickersbloem, omdat 2020 vooral in het teken stond van de afronding van deze projecten.

Fiets en ketenmobiliteit *(verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 21 miljoen voordelig)*

In 2020 zijn 26 subsidiebeschikkingen vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen stammen allemaal van voor 2020, en hebben betrekking op de verbetering of aanleg van fietspaden, en uitbreiding van stallingscapaciteit bij OV-haltes. Een aantal van de grootste projecten waren de fietsenstalling bij Den Haag Centraal Station, fietsviaduct A4 – Ypenburg, sterroutes Den Haag – Wateringseveld, fietspad Madesteinweg, fietstunnel Komkommerweg/Parallelweg N470 en snelfietsroutes Naaldwijk-wateringen-Rijswijk en Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer.
Er zijn in 2020 twee beschikkingen afgegeven uitbreiding van de capaciteit fietsparkeren bij OV, en 21 beschikkingen voor het opwaarderen van fietspaden. De provincie Zuid-Holland heeft qua financiën het grootste aandeel van de beschikkingen gekregen.
Daarnaast hebben de wegbeheerders circa 15 fietsprojecten teruggetrokken of ondergebracht in een ander programma. 13 Fietsprojecten zijn door de wegbeheerders doorgeschoven naar 2021.

De lagere realisatie (€ 21 miljoen) ten opzichte van de gewijzigde begroting, komt grotendeels door:
- In de begroting was rekening gehouden met de realisatie van € 7 miljoen. van projecten in het kader van de metropolitane fietsroutes. In 2020 is de route Westland-Rotterdam bestuurlijk vastgesteld, alleen heeft dat nog niet geleid tot daadwerkelijke realisatie.
- Vertraging in de realisatie van kleinere projecten (< € 1 miljoen) van € 14 miljoen, waardoor deze lasten naar 2021 doorschuiven. Dit komt door:
    - Niet alle aangemelde projecten voor het programma kleine projecten zijn omgezet in subsidieverleningen of hebben geleid tot realisatie in 2020.
    - De realisatie van lopende projecten is vertraagd.

De lagere lasten in 2020 ten opzichte van 2019 kan voor het grootste gedeelte worden verklaard de hogere bestedingen aan het project Fietsviaduct A4 bij Ypenburg in 2019.

Verkeersveiligheid *(verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 7 miljoen voordelig)*

In 2020 zijn 46 subsidiebeschikkingen en opdrachten vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen stammen grotendeels van voor 2020, en hebben betrekking op zowel educatie als het verbeteren van de infrastructuur: onder andere de aanpak van black-spots en schoolzones.
In 2020 zijn 13 opdrachten en subsidies verleend in het kader van verkeerseducatie. Voor het veilig maken van infrastructuur zijn 31 subsidiebeschikkingen afgegeven, waaronder de 13 Specifieke Uitkeringen (SPUK) waarbij gemeenten tot 90% subsidie kregen voor de aanpak van onveilige wegen en locaties.
Daarnaast hebben de wegbeheerders 12 infrastructurele projecten teruggetrokken, waarvan de kruising Rijnstraat-Bezuidenhoudseweg in Den Haag de grootste was. Vier projecten zijn door de wegbeheerders doorgeschoven naar 2021.

In 2020 zijn er in het kader van verkeersveiligheid diverse rotondes aangelegd, verkeerskuispunten en blackspots aangepakt en verkeerseducatie gegeven op scholen. De grootste projecten inzake verkeersveiligheid met lasten in 2020 waren de rotonde Monster € 1,8 miljoen, fietsveilige rotondes € 1,5 miljoen, ontsluiting Nesselande € 0,5 miljoen en rotonde Coldenhovelaan/Herenlaan € 0,5 miljoen.

- Vertraging in de realisatie van kleinere projecten (< € 1 miljoen) van € 7 miljoen, waardoor deze lasten naar 2021 doorschuiven. Dit komt door:
    - Niet alle aangemelde projecten voor het programma kleine projecten zijn omgezet in subsidieverleningen of hebben geleid tot realisatie in 2020.
    - De realisatie van lopende projecten is vertraagd.

De lagere lasten in 2020 ten opzichte van 2019 kan voor het grootste gedeelte worden verklaard de hogere bestedingen aan het project Noordwestelijke Hoofdroute fase 1 in 2019.

Projectkosten openbaar vervoer

In 2020 zijn 7 OV-projecten vastgesteld en betaald. Hier zitten twee grote bij: het opknappen van de Randstadrail halte Zoetermeer Stadhuis € 1 miljoen en het proefbedrijf Hoekselijn € 24 miljoen.
Er zijn 7 subsidiebeschikkingen voor openbaar vervoer verleend, waarvan vier overigens ten laste van exploitatie. Van de overige drie is de tramkeerlus Wilhelminaplein te Rotterdam de grootste met een omvang van bijna € 3,6 miljoen.
Verder is er op basis van projectvoortgang nog lasten geboekt voor de aanleg van lijn 19 € 11 miljoen, frequentie E-lijn randstadrail € 7 miljoen, mobiliteitsverbetering Algeracorridor € 5,4 miljoen en systeemsprong sneltramtraject € 5,1 miljoen.

Netwerk openbaar vervoer *(verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 27 miljoen voordelig)*
De realisatie is lager (€ 27 miljoen) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Bij een aantal grotere projecten ligt de realisatie hoger dan begroot (€ 10 miljoen) Hierbij gaat het onder andere om Tramkeerlus Wilhelminaplein, Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2, Systeemsprong Sneltramtraject en lijn 19. Dit komt doordat de realisatie hoger is dan halverwege 2020 door de projectleiders was ingeschat binnen de bestaande projectbudgetten.
- De realisatie van de verlenging van de Hoekse Lijn is een jaar vertraagd vanwege procedures, waardoor er € 15 miljoen aan lasten doorschuiven naar 2021.
- In 2020 is bestuurlijk besloten om het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) te starten. De geplande bestedingen in 2020 zijn € 5 miljoen lager uitgevallen. Dit komt enerzijds doordat de verwachting was dat er voor lijn 16 al aanvragen in 2020 zou worden ingediend, maar dat is niet gebeurd, omdat de gemeente Den Haag en HTM meer voorbereidingstijd nodig hadden. Voor Lijn 1 is afhandeling van de binnengekomen aanvragen vertraagd i.v.m. toegenomen werkdruk door Covid-19.
- De verwachting was dat het resterende deel van Lijn 1 wat niet is opgenomen in het programma INTHR in 2020 zou worden afgerond. Dat is niet het geval dat wordt het eerste kwartaal van 2021, waardoor de lasten in 2020 € 5 miljoen lager uitvallen.
- Het programma NRR/AROV was al in 2019 volledig uitgevoerd. Binnen het programma is sprake van vrijval. De vrijval was nog niet meegenomen in de begroting, wat leidt € 5 miljoen lagere lasten. Overigens wordt deze vrijval deels gebruikt voor het bekostigen van het programma INTHR.
- Vertraging in de realisatie van kleinere projecten (< € 1 miljoen) van € 7 miljoen, waardoor deze lasten naar 2021 doorschuiven. Dit komt door:
    - Lagere realisatie binnen het programma R-net. Dit komt doordat projecten wel in voorbereiding zijn conform planning, maar nog niet tot realisatie hebben geleid.
    - Niet alle aangemelde projecten voor het programma kleine projecten zijn omgezet in subsidieverleningen of hebben geleid tot realisatie in 2020.
    - De realisatie van lopende projecten is vertraagd.

De lagere lasten in 2020 ten opzichte van 2019 kan voor het grootste gedeelte worden verklaard de hogere bestedingen aan de Hoekse Lijn in 2019.

De realisatiecijfers van het programma infrastructuur worden voor een belangrijk gedeelte bepaald door een aantal grote projecten. De onderstaande tabel laat de voortgangspercentages zien van de grootste 7 projecten die op dit moment in de realisatiefase zitten.

	Totale bijdrage MRDH voor project	Voortgang project in 2019	Voortgang project in 2020	Lasten 2020
Rotterdamsebaan (incl. Rijksbijdrage)	€ 504.483.318	84%	100%	€ 80.717.331
- Indexering Rotterdamsebaan				€ 2.145.402
Hoekse Lijn	€ 405.584.200	90%	96%	€ 24.267.820
Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio	€ 129.600.000	0%	2%	€ 2.511.886
A16	€ 64.895.302	10%	28%	€ 11.681.154
Lijn19	€ 53.600.000	73%	83%	€ 5.378.656
Sebastiaansbrug (incl bijdrage Delft en PZH	€ 27.000.000	80%	95%	€ 5.638.374
Systeemsprong Sneltramtraject	€ 13.730.000	17%	54%	€ 5.080.100
Totaal				**€ 137.420.723**

De Rotterdamsebaan is in 2020 fysiek afgerond en is in februari 2021 geopend. Het project de Hoekse lijn is grotendeels afgerond, alleen de verlenging moet nog worden gerealiseerd in 2021. Het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio is in 2020 gestart met de realisatie. De bijdrage van de MRDH aan de A16 is reeds volledig betaald, maar de realisatie loopt nog door tot 2025. Lijn 19 is momenteel in uitvoering, de aansluiting op de TU Delft moet nog worden gerealiseerd. De St. Sebastiaansbrug is 2020 opgeleverd, in 2021 staan alleen nog de restwerkzaamheden gepland. Het project systeemsprong sneltramtraject is momenteel in uitvoering. Het programma NRR/AROV is niet in de lijst opgenomen, omdat de projecten reeds in 2019 zijn gerealiseerd en alleen de definitieve vaststellingen nog volgen.

Apparaatslasten
Aan directe salariskosten is € 0,4 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling (€ 0,2 miljoen) en de ontvangen vergoedingen voor personeel (€ 0,2 miljoen). De vergoedingen betreffen zwangerschappen en detachering van MRDH medewerkers aan het Rijk en aan gemeenten.

Baten

Overige inkomsten (verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 2 miljoen voordelig)
De overige inkomsten bestaan uit bijdrage vanuit het Rijk aan de Rotterdamsebaan ad € 44,7 miljoen, bijdrage vanuit de provincie Zuid-Holland en de gemeente Delft inzake de St. Sebastiaansbrug ad € 3 miljoen en overige inkomsten ad € 0,3 miljoen.

Het verschil in de realisatie tussen 2020 en de gewijzigde begroting is de indexering van de Rijksbijdrage van de Rotterdamsebaan die nog niet was meegenomen in de begroting en een bijdrage van de Provincie Zuid-Holland voor het kwartiermaken voor OV Impuls als onderdeel van Beter Benutten vervolg.

De lagere lasten in 2020 ten opzichte van 2019 komen door de hogere bijdragen van € 7 miljoen. in 2019 van de gemeente Delft en Provincie Zuid-Holland voor het project Sebastiaansbrug. Daarnaast ontvangen we een lagere bijdrage van € 3 miljoen. in 2020 van het Rijk voor de Rotterdamsebaan in vergelijking met 2019.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

2.3.1 Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2020	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Stimuleren van innovatie en economische groei	
Fieldlabs De MRDH heeft, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO, de afgelopen jaren geïnvesteerd in fieldlabs. Dit zijn praktijkomgevingen waar ondernemers en kennisinstellingen samenwerken aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. Via regionale innovatieprogramma's worden ondernemers gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die fieldlabs te bieden hebben.	*Fieldlabs* Ook in 2020 is er aan de versterking van de fieldlabs gewerkt door middel van de innovatieprogramma's (Smart Manufacturing Industriele toepassing of wel SMITZH, Energie & Klimaat en Zorgtech). In 2020 is het vierde programma, Agritech, ontwikkeld. Via deze innovatieprogramma's wordt financiering beschikbaar gesteld voor ondernemers (consortia) om samen met fieldlabs en andere partijen open innovatieplekken projecten te starten. *Sterker uit de crisis* Om de gevolgen voor de regionale economie van de coronacrisis te beperken zijn extra middelen beschikbaar gesteld om juist nu te investeren. Deze middelen zijn oa ingezet als versterking op twee innovatieprogramma's. Zo is er een extra stimulans naar het innovatieprogramma Zorgtech gegaan om de toepassing van technologie in het sociaal domein te versnellen. Ook is er een tweetal projecten op het gebied van de maakindustrie ontwikkeld die weer bijdragen aan de doelstellingen van het innovatieprogramma SMITZH. Tenslotte is een viertal projecten in voorbereiding met als doel: het stimuleren van het MKB om over te gaan tot toekomstgericht ondernemen door middel van digitalisering.
Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het aanbieden van goede inhoudelijke programma's om ondernemersvaardigheden te ontwikkelen, voldoende financieringsopties om een volgende fase in de groei te bereiken en door het verbinden van startups met de test- en ontwikkelmogelijkheden die bijvoorbeeld Fieldlabs te bieden hebben.	*Support voor startende en groeiende bedrijven* In de samenwerking met gemeenten koppelt YES!Delft uitdagingen van gemeenten aan technologische oplossingen binnen haar internationale netwerk. Het programma is daarmee een innovatieplatform voor alle 23 gemeenten in de metropoolregio. Gemeenten kunnen met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol spelen, gebruik maken van dit programma. Resultaten van dit programma zijn oplossingen die voor gemeenten besparingen opleveren of bijdragen aan verbetering van de leefomgeving van de inwoners. Het programma draagt ook bij aan het versterken van het netwerk van startups in de metropoolregio. Daarnaast groeit binnen de gemeenten de kennis over startups en kunnen zij elkaar beter vinden. Doordat gemeenten rechtstreeks zijn aangesloten op het start-up-netwerk van YES!Delft, kunnen ze rechtstreeks uitdagingen aandragen.

Doelstellingen begroting 2020	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt	
Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst. Studenten én medewerkers delen kennis en ervaring. Dat is een win-win situatie. Studenten gaan zo met meer praktische kennis en vaardigheden aan de slag in het regionale bedrijfsleven. Als bedrijfsleven en kennisinstellingen nog meer verbinding zoeken zal dat de impact van campussen vergroten.	In 2020 zijn wederom campusnetwerk bijeenkomsten georganiseerd voor gemeenten, bedrijven en onderwijsinstellingen. Met als doel kennisdeling, ervaringen uitwisselen, inspiratie opdoen, samenwerking stimuleren en de verbinding met het Human Capital Akkoord (HCA) versterken op het gebied van een Leven Lang Ontwikkelen. Daarnaast is de ontwikkeling van nieuwe campusprojecten begeleid op het gebied van IT, Tuinbouw en Energie, die ook goed aansluiten bij de sectorfocus van het HCA. Zij richten zich niet alleen op nieuwe studenten en samenwerking met bedrijven, maar ook op de om- en bijscholing van bestaand personeel. Dit draagt weer bij aan een veerkrachtige arbeidsmarkt in de regio. De inmiddels 10 campussen vormen gezamenlijk een ecosysteem van MBO- en HBO campussen in Zuid-Holland, dat in hoge mate bijdraagt aan de transitieopgaven van de regio. Om de gevolgen voor de regionale economie van de coronacrisis te beperken zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor 2 projecten in het kader van Leven Lang Ontwikkelen .
Goede digitale connectiviteit	
Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Onze regio scoort hier tot nu toe goed op in vergelijking met andere Europese regio's: 98% van de adressen in Zuid-Holland beschikt over 'snel internet'. Deze positie willen we behouden en verbeteren. Daarom werken we aan de digitale bereikbaarheid van onze regio.	Met een kennisnetwerk van gemeenten wordt op de verschillende actielijnen (digitale strategie, glasvezel, 5G) kennis uitgewisseld en worden gemeenten ondersteund om de digitale bereikbaarheid van de regio te verbeteren.

Doelstellingen begroting 2020	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Ruimte om te werken	
Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? En hoe koppelen we dit aan voldoende en verantwoorde energie, bereikbaarheid en de toenemende woningbouwopgave? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan de provincie Zuid-Holland. Want dáár worden de uiteindelijke besluiten genomen over de ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties. Samen met de provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. Vaak gaat het om werklocaties met beperkte (milieu)hinder en een bescheiden hoeveelheid vrachtverkeer. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.	De MRDH organiseerde in 2020 regionale afstemming over de volgende adviesaanvragen: - Compensatieplannen voor de transformatie van bedrijventerreinen in Capelle aan den IJssel, Delft, Rijswijk, Rotterdam, Vlaardingen en Zoetermeer; - gewenste uitbreidingen van detailhandel in Lansingerland en Nissewaard. De MRDH heeft financiële, inhoudelijke en procesmatige ondersteuning verleend aan Rijswijk (Plaspoelpolder), Krimpen aan den IJssel (Stormpolder), Schiedam (economische visie) en Pijnacker-Nootdorp (winkelgebieden). De MRDH is regionaal partner van de provincie inzake werklocaties, en betrokken bij een NWO-onderzoek naar werkgelegenheid op transformatielocaties en de verkenning van kansen voor een circulaire bouw- en afvalstoffenhub in de regio.
Stimuleren van groengebruik en recreatie als vestigingsfactor	
Gemeenten en de provincie Zuid-Holland zijn aan zet voor het creëren van bekendheid en het vergroten van ruimtelijke kwaliteiten. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag kunnen gemeenten kennis delen en gezamenlijk optrekken, maar bijvoorbeeld ook elkaar een zetje geven als het nodig is.	In 2020 zijn de maandelijkse bijeenkomsten voor gemeenten digitaal gehouden. Doel van deze bijeenkomsten is kennis te delen, ervaringen uit te wisselen, inspiratie op te doen en samenwerking te stimuleren. Ook hebben zeven gemeenten gebruik gemaakt van het aanbod om een adviestraject van het NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen) te doorlopen. Het adviestraject helpt gemeenten om kansen en mogelijkheden op het gebied van vrijetijdseconomie inzichtelijk te krijgen en projecten te gaan ontwikkelen.
Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties	
In de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied heeft de MRDH een rol vanuit bereikbaarheid en economie. Naast de ontwikkeling van de dertien locaties van de Verstedelijkingsalliantie en de locaties van de Alliantie Middengebied zijn ook andere locaties in de regio nodig om de groei van woon- en werklocaties op een gebalanceerde wijze te kunnen realiseren. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat.	De Verstedelijkingsalliantie heeft voor 5 locaties een bijdrage vanuit het ministerie van BZK ontvangen. Met deze co-financiering voor de onrendabele top van ontwikkellocaties kan de realisatie hier versneld worden. Voor de Hoekse Lijn is een rapport met ontwikkelkansen opgesteld. De samenwerkende overheden gaan hiermee in 2021 verder werken aan stationsgebieden aan deze metrolijn. Ook bij andere OV- locaties waar ontwikkelplannen voor worden opgesteld adviseert de MRDH over knooppuntontwikkeling, werklocaties en woningbouw.

Doelstellingen begroting 2020	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Meer regionale samenwerking bij de energietransitie	
Met de juiste kennis en ervaring is een versnelling van de energietransitie mogelijk. Kennisdeling is dan ook een belangrijke succesfactor. Zo zijn er gemeenten die veel ervaring hebben met aardwarmtebronnen. En er zijn gemeenten die deze kennis hard nodig hebben. Hetzelfde geldt voor het delen van kennis over verduurzaming van kantoren- en bedrijventerreinen. Of over energiezuinige mobiliteitsoplossingen voor een wagenpark. Het energienetwerk van de 23 gemeenten is het ideale platform om kennis te delen en inspiratie op te doen.	Via de bijeenkomsten van het ambtelijk en bestuurlijk netwerk energie, waarin de gemeenten best practices op het gebied van energietransitie hebben uitgewisseld en thema's als klimaat adaptatie, innovatieprogramma Energie & Klimaat en de regionale energiestrategie (RES) hebben besproken, is de regionale samenwerking bij de energietransitie verbeterd.

2.3.2 Wat is er voor gedaan?

Acties in 2020	Status	Toelichting
Stimuleren van innovatie en economische groei		
Bedrijfsleven stimuleren om bij fieldlabs aan te sluiten en te innoveren, door de ontwikkeling van regionale innovatieprogramma's.		Het innovatieprogramma Agritech is ontwikkeld en de bestuurscommissie EV heeft op 2 december 2020 een startbijdrage hieraan verleend. Om de gevolgen voor de regionale economie van de coronacrisis te beperken is tevens een extra financiële impuls gegeven aan het innovatieprogramma Zorgtech voor de toepassing van technologie in het sociaal domein en is er een financiële bijdrage geleverd aan twee projecten die passen bij de doelstellingen van het innovatieprogramma SMITZH.
Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.		In 2020 is samen met YES!Delft gewerkt aan de opstart van de challenge parkeerdruk en zijn diverse techlabs gestart, o.a. fietsparkeren, afvalscheiding in hoogbouw, matrasinzameling en voorspelbaar onderhoud bij kademuren. Medio 2020 is het YES!Delft programma met 2 jaar verlengd en zijn nieuwe challenges uitgezet en techlabs gestart, o.a. gassificatie afval. Verder zijn er verkennende gesprekken geweest met verschillende gemeenten omtrent nieuwe uitdagingen, o.a. stalling scootmobiels. Verder is gewerkt aan een leerprogramma voor gemeenten 'making innovation work!' en is een masterclass ontwikkeld in aanloop daar naar toe.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt		
Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.		In 2020 zijn 1 offline en 3 online campusnetwerkbijeenkomsten georganiseerd waarin zowel gemeenten als onderwijsinstellingen kennis en ervaring konden uitwisselen op het gebied van duurzame businesscases, een leven lang ontwikkelen, subsidies en triple helix samenwerking. Hierbij is nauw samengewerkt met het Human Capital Akkoord.
Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio.		De uit 2019 doorgeschoven campusprojecten van Westland en Rotterdam zijn goedgekeurd door de bestuurscommissie en dat geldt ook voor het voorstel groene chemie campus Brielle. Daarnaast is in het kader van de opgaven van de metropoolregio een nulmeting uitgevoerd onder negen MBO en HBO campussen, die eerder een financiële bijdrage van de MRDH hebben ontvangen. Op basis van de nulmeting is een eerste economische impact bepaald en is tevens een Plan Regionale Campusondersteuning opgesteld voor 2021-2022, in nauwe afstemming met de ambtelijke- en bestuurlijke campuswerkgroepen. In het kader van dit plan is er eind 2020 gestart met het maatwerksubsidiescan traject om voor elk van de 10 campussen die eerder een bijdrage van de MRDH hebben ontvangen, in kaart te brengen wat kansrijke subsidies zijn. Dit traject loopt door in 2021.
Goede digitale connectiviteit		
Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.		Op 5 maart vond het kennisevent plaats met 100 deelnemers van overheden in de provincie Zuid-Holland. In het kennisnetwerk zijn inmiddels 16 gemeenten in meer of mindere mate actief. Sinds de coronacrisis zijn de 3 maandelijkse netwerkbijeenkomsten digitaal voortgezet en zijn twee Webinars georganiseerd. De onlineomgeving heeft inmiddels ca 60 leden. Op verschillende actielijnen (digitale strategie, glasvezel, 5G) zijn werkgroepjes van start gegaan en worden enkele externe opdrachten uitgevoerd ter ondersteuning aan gemeenten. Dit heeft de basis versterkt voor verdere samenwerking.
Bijdragen aan het realiseren van projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland op The Green Village Delft/Campus TU Delft.		De projecten waar de MRDH een bijdrage aan heeft verleend hebben hun ervaringen met elkaar gedeeld. Hiermee versterken we de innovatiekracht ten aanzien van digitale toepassingen.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Ruimte om te werken		
Uitvoering van regionale Strategie Werklocaties: we zorgen voor regionale afstemming, bijvoorbeeld op het gebied van Hogere Milieu Categorie (HMC) en watergebonden terreinen, gebiedsvisies en transformatieopgaven.		De MRDH organiseerde in 2020 regionale afstemming over de volgende adviesaanvragen: - Compensatieplannen voor de transformatie van bedrijventerreinen in Capelle aan den IJssel, Delft, Rijswijk, Rotterdam, Vlaardingen en Zoetermeer; - gewenste uitbreidingen van detailhandel in Lansingerland en Nissewaard.
We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.		De MRDH heeft financiële, inhoudelijke en procesmatige ondersteuning verleend aan Rijswijk (Plaspoelpolder), Krimpen aan den IJssel (Stormpolder), Schiedam (economische visie) en Pijnacker-Nootdorp (winkelgebieden).
Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor		
Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie		Zeven gemeenten hebben het hele adviestraject van het NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen) doorlopen. In het adviestraject is onderzocht op welke manier de vrijetijdseconomie het beste kan worden ontwikkeld, zodat bezoekers bijdragen aan de opgaven en ambities van hun gebied. Een aantal andere gemeenten is hier nog mee bezig. Op basis van de opgedane inzichten gaat de MRDH verder om de kansen en mogelijkheden in de hele regio op het gebied van vrijetijdseconomie verder inzichtelijk te maken. Dit overzicht wordt gebruikt om projecten te ontwikkelen. De coronacrisis heeft voor enige vertraging op dit traject gezorgd omdat de bijeenkomsten met de gemeenten niet fysiek konden plaatsvinden en omdat de prioriteiten van gemeenten tijdelijk ergens anders kwamen te liggen. Om de samenwerking tussen de gemeenten en met de provincie op het gebied van vrijetijdseconomie te markeren zou er in de week van het Eurovisiesongfestival een netwerkevent plaatsvinden. Dat netwerkevent schuift nu op in de tijd.
Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme.		De MRDH heeft maandelijkse bijeenkomsten georganiseerde voor de gemeenten om kennis te delen en ervaringen uit te wisselen. Ook is steun verleend aan gemeenten om een subsidieaanvraag op het gebied van vrijedtijdseconomie en toerisme in te dienen bij de provincie.

Acties in 2020	Status	Toelichting
Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties		
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie van de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied.		De MRDH heeft een actieve rol in kernteam en het directeurenoverleg van de Verstedelijkingsalliantie. Daar brengen we ook consequent het belang in van OV locaties langs de aanvoerlijnen van de centrale spoorlijn Leiden-Dordrecht.
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk of dorpsgebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de gemeenten in de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied.		De MRDH heeft contact met alle gemeenten die werken aan verstedelijking rond OV-locaties. Voor de Hoekse Lijn is door een stedenbouwkundig bureau een rapport met ontwikkelkansen opgesteld. Dit vormt de basis voor vervolgstappen in o.a. Maassluis in 2021. Bij stationsgebieden Barendrecht en Lansingerland-Zoetermeer is MRDH eveneens als adviseur betrokken.
Meer regionale samenwerking bij de energietransitie		
Het ondersteunen van warmteprojecten in gemeenten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.		Gedurende het afgelopen jaar heeft een adviesbureau in opdracht van de MRDH, Brielle en Westvoorne een studie afgerond voor aanleg van een warmtenet in Brielle en Oostvoorne. Conclusie is dat bij veel partijen én de gemeenten een goed begrip is welke criteria moeten gelden en aan welke randvoorwaarden de aanbesteding en aanleg van een warmtenet moeten voldoen. Het is (nog) niet gelukt om tot een groep partijen te komen die in gezamenlijkheid de warmte leveringsketen samen met de gemeente gaan ontwikkelen. Hiervoor is een aanbestedings- / selectieprocedure nodig rekening houdend met de aankomende Warmtewet 2.0. De gemeenten bepalen of ze een vervolg willen geven aan de conclusies van dit onderzoek.
Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.		Ook in 2020 zijn de bijeenkomsten van het netwerk energie voortgezet. Dit netwerk bestaat uit de 23 MRDH gemeenten, de provincie Zuid-Holland en de vier waterschappen in de regio. Zowel het ambtelijk als het bestuurlijk netwerk zijn ieder 5 keer bijeen gekomen. Naast uitwisseling over best practices uit gemeenten op het gebied van energietranstie, zijn thema's als klimaat adaptatie, innovatieprogramma Energie & Klimaat en de regionale energiestrategie besproken.

Project loopt volgens begroting

Project loopt niet volgens begroting

2.3.3 Wat heeft het gekost?

Programma 3 Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020	Primaire begroting 2020	Realisatie 2019
Lasten					
Subtotaal programmakosten	2.755.131	-678.437	3.433.568	4.019.600	3.276.426
Subsidie InnovationQuarter	873.192	0	873.192	0	937.000
Subsidie YES! Delft	166.250	0	166.250	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	779.171	-165.821	944.992	945.000	935.175
Totaal lasten	**4.573.744**	**-844.258**	**5.418.002**	**4.964.600**	**5.148.601**
Baten					
Inwonerbijdrage	4.991.673	88.166	4.903.507	4.934.600	4.757.485
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	37.594	7.594	30.000	30.000	48.996
Overige inkomensoverdrachten Europese Unie	6.156	6.156	0	0	60.446
Totaal baten	**5.035.423**	**101.916**	**4.933.507**	**4.964.600**	**4.866.927**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**461.679**	**946.174**	**-484.495**	**0**	**-281.674**
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-119.926	364.569	-484.495	0	-281.674
Gerealiseerd resultaat	**581.605**	**581.605**	**0**	**0**	**0**

Samengevat is uit bovenstaande tabel op te maken dat het positieve saldo van baten en lasten ten opzichte van de begroting € 946.000 voordelig bedraagt. Dit bedrag bestaat uit de volgende onderwerpen (afgerond op duizendtallen):

Lasten

- Onderbesteding bijdragen aan gemeentelijke projecten (o.b.v. projectvoortgang) € 364.000
- Onderbesteding projectontwikkeling € 314.000
- Onderbesteding directe kosten personeel € 166.000

Baten

- Extra programmabaten vanwege onderbesteding overhead EV € 88.000
- Overige inkomensoverdrachten € 14.000

Totaal *€ 946.000*

Hierna volgt een uitgebreide verschillenanalyse.

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2020 en realisatie 2020:

Lasten

Er is binnen dit programma in 2020 € 844.258 minder besteed aan lasten dan begroot. In de volgende tabel is een verschillen-analyse opgenomen per onderwerp:

	Onderwerp	*Begroting 2020*	*Realisatie lasten 2020*	*Verschil 2020*
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 2.733.750	€ 2.369.181	€ 364.569
2	Programmakosten-Projectontwikkeling	€ 699.818	€ 385.950	€ 313.868
3	Subsidie InnovationQuarter	€ 873.192	€ 873.192	€ 0
4	Subsidie YES!Delft	€ 166.250	€ 166.250	€ 0
5	Directe kosten personeel	€ 944.992	€ 779.171	€ 165.821
	Totaal	**€ 5.418.002**	**€ 4.573.744**	**€ 844.258**

Ad 1 Programmakosten – Bijdrageregeling

Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2020 (Bijdrageregeling) is in 2020 ten laste van het programmabudget voor € 2.549.000 aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat:

Doelstelling	**Subdoelstelling**	**Projectnaam**	**Ontvangende gemeente**	**Bedrag (€)**
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt		Learningcommunity Greenport West Holland	Westland	225.000
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt		Next Maritime Professional IT campus Rotterdam	Rotterdam	150.000
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt		Campus Groene Chemie	Brielle	275.000
		Subtotaal Campusvorming		***650.000***
Stimuleren van innovatie en economische groei/ Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt	Sterker uit de crisis - Leven Lang Ontwikkelen	Samen sterk voor duurzaam werk	Delft	69.000
Stimuleren van innovatie en economische groei/ Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt	Sterker uit de crisis - Leven Lang Ontwikkelen	Regionale retailsector klaar voor de toekomst	Leidschendam-Voorburg	60.000
Stimuleren van innovatie en economische groei/ Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt	Sterker uit de crisis - Leven Lang Ontwikkelen	Passend MBO een leven Lang voor Food & Agrologistiek	Vlaardingen	70.000
Stimuleren van innovatie en economische groei	Sterker uit de crisis - Flexibele productie en productiesoevereiniteit in de maakindustrie	Lascobot voor 3D printen en reparatie van metalen onderdelen	Rotterdam	250.000
Stimuleren van innovatie en economische groei	Sterker uit de crisis - Flexibele productie en productiesoevereiniteit in de maakindustrie	Technology Parc Ypenburg	Den Haag	200.000
Stimuleren van innovatie en economische groei	Sterker uit de crisis - Innovatieprogramma Zorgtechnologie	Ophoging bijdrage Innovatieprogramma Zorgtechnologie fase 2	Delft	250.000
		Subtotaal Sterker uit de crisis		***899.000***
Stimuleren van innovatie en economische groei		Innovatieprogramma Agritech fase II	Delft	1.000.000
		Subtotaal innovatieprogramma's		**1.000.000**
		Totaal verleende bijdragen 2020		**2.549.000**
		Totaal budget 2020		**2.733.750**
		Budgetruimte		**184.750**

De bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat stelde binnen de programmakosten economisch vestigingsklimaat voor projectbijdragen aan gemeenten een budget van € 2.733.750 beschikbaar. Ten opzichte van het budget is er voor € 184.750 minder aan projectbijdragen verleend. Van dit bedrag is € 83.750 ingezet als budget voor de meerjarige subsidieverlening aan YES!Delft.
Voor het onderwerp Sterker uit de crisis gaat het om een budgetruimte van € 101.000. De bestuurscommissie had daarvoor in 2020 een budget van € 1.000.000 vrijgemaakt. Op basis van goede projectvoorstellen van gemeenten kon de bestuurscommissie € 899.000 aan projectbijdragen toekennen. Sterker uit de crisis loopt door in 2021 en bij de resultaatbestemming wordt voorgesteld hiervoor middelen beschikbaar te houden.

Het door de bestuurscommissie beschikbaar gestelde budget van € 2.733.750 voor het verlenen van projectbijdragen is ook bedoeld voor bevoorschotting en afrekening van alle tot en met 2020 verleende bijdragen. De in 2020 verantwoorde last van € 2.369.181 houdt naast bevoorschotting en afrekening ook rekening met de daadwerkelijke voortgang van de projecten. De onderbesteding bedraagt uiteindelijk € 364.569. Voor zover hiervoor verplichtingen zijn aangegaan wordt dit budget toegevoegd aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.

Het financiële verloop van de tot en met 2020 verleende projectbijdragen aan gemeenten is als volgt:

Jaar	Verleend t/m 2020	Bevoorschot en afgerekend t/m 2019	Vrijval t/m 2019	Nog te bevoor-schotten en af te rekenen t/m 2019	Bevoorschot en afgerekend 2020	Vrijval 2020	Nog te bevoor-schotten en af te rekenen	Correctie bestedingen *
2015	1.892.340	1.719.094	27.246	146.000	121.975	24.025	0	
2016	2.394.654	2.196.965	72.689	125.000	40.040	48.960	36.000	
2017	2.200.000	1.671.273	195.727	333.000	147.775	18.725	166.500	
2018	3.044.850	2.078.191	61.169	905.490	199.736	52.464	653.290	
2019	2.143.219	674.575	0	1.468.644	880.000		588.644	
2020	2.549.000				623.200		1.925.800	-356.456
Totaal	**14.224.063**	**8.340.098**	**356.831**	**2.978.134**	**2.012.725**	**144.175**	**3.370.234**	**3.013.778**

* vanwege het voorgeschreven baten en lasten stelsel, waarbij de lasten de daadwerkelijk projectvoortgang dienen te volgen, zijn de lasten in boekjaar 2020 verhoogd met € 356.456. Dit bedrag hoeft daardoor niet beschikbaar te blijven in de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.

Per jaareinde dient € 3.013.778 beschikbaar te zijn voor bevoorschotting en afrekening van tot en met 2020 verleende bijdragen. Hiervoor is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat beschikbaar. Zie verder de toelichting bij de reserves.

Ad 2 Programmakosten – Projectwikkeling

Binnen het onderdeel programmakosten kenden de middelen voor projectontwikkeling een onderbesteding van € 313.868. Onder meer doordat fysieke bijeenkomsten niet konden doorgaan, waren sommige activiteiten lastiger te organiseren. Voorbeeld hiervan is de vertraging op het doorlopen van het hele adviestraject van het NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen) om de kansen en mogelijkheden in de hele regio op het gebied van vrijetijdseconomie verder inzichtelijk te maken. Ten laste van dit budget voor projectontwikkeling is per jaareinde wel reeds voor ongeveer € 263.000 aan verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen.

Ad 3 Subsidie InnovationQuarter

De begrote subsidie aan InnovationQuarter van € 873.192 is volledig besteed.
InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) met betrekking tot versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Voortbouwend op de samenwerking van de afgelopen jaren heeft IQ in 2020 ingezet op 4 pijlers: Innoveren, Secretariaat Economic Board Zuid-Holland (EBZ), Investor Relations Programma (Internationaliseren) en het Zuid-Hollands Investeringsplatform (ZIP).
Dit heeft de volgende resultaten opgeleverd:

1. Vanuit Innoveren zijn 58 businesscases en innovatieprojecten gerealiseerd met een investeringsvolume van € 48 miljoen. Daarnaast heeft IQ afgelopen jaar samen met partners TNO, MRDH, Greenport West-Holland en de provincie Zuid-Holland het innovatieprogramma AgriTech ontwikkeld en opgestart.
2. Vanuit Internationaliseren zijn 43 buitenlandse bedrijven geassisteerd bij vestiging dan wel uitbreiding in de regio. Daarnaast heeft IQ 134 Investor Relations en 92 Trade Relations gesprekken gevoerd.
3. Vanuit het Secretariaat voor de EBZ is afgelopen jaar onder andere gewerkt aan de Groeiagenda Zuid-Holland en bijbehorende regionale lobby, aan de ondersteuning van de taskforces op het terrein van Human Capital, Energie, Circulair, Digitaal en Technologische Industrie en aan de uitvoering van het Human Capital-akkoord.
4. Vanuit ZIP is in 2020 mede-uitvoering gegeven aan de Corona-OverbruggingsLeningen (COL) en zijn verschillende businesscases doorgerekend.

Ad 4 Subsidie Yes!Delft

De begrote subsidie aan YES!Delft (jaarschijf 2020) van € 166.250 is volledig besteed. Zie ook de inhoudelijke toelichting op de samenwerking met YES!Delft bij Wat wilden we bereiken? en Wat is er voor gedaan?

Ad 5 Directe kosten personeel

De hier verantwoorde onderbesteding van € 165.821 wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot.

Baten

Inwonerbijdrage
De inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat bedraagt in de begroting 2020 € 6.341.065 en is conform begroting gerealiseerd. Deze inwonerbijdrage wordt deels verantwoord binnen het programma economisch vestigingsklimaat (€ 4.991.673) en is voor het overige deel beschikbaar als dekking voor de aan het Economisch Vestigingsklimaat gerelateerde overhead (€ 1.349.392 zie hoofdstuk 2.4). Vanwege onderbesteding op de overhead (zie hoofdstuk 2.4) is binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat een groter deel van de inwonerbijdrage verantwoord (€ 88.166 meer baten gerealiseerd dan begroot).

Overige inkomensoverdrachten gemeenten
De licentieovereenkomsten voor databestanden detailhandel zijn in 2020 herzien. De gemeenten nemen iets meer gegevens af ten opzichte van eerdere jaren. In de begroting was hier nog geen rekening mee gehouden (€ 7.594 meer baten gerealiseerd dan begroot).

Overige inkomensoverdrachten EU
Het opstellen van een regionale skills agenda binnen het EU project BRIDGE was reeds afgerond in 2018. Met de laatste betaling van de EU subsidie was in de begroting geen rekening gehouden (€ 6.156 meer baten gerealiseerd dan begroot).

Reserves
De begrote reserve-onttrekking van € 484.495 was enerzijds benodigd ter dekking van het plafond voor het verlenen van projectbijdragen aan gemeenten en anderzijds ter dekking voor het bevoorschotten en afrekenen van deze projectbijdragen. De bevoorschotting en afrekening van verleende projectbijdragen (inclusief projectvoortgang) was € 364.569 lager dan begroot. De begrote onttrekking wordt daarom verlaagd met € 364.569 en bedraagt € 119.926.

Na de benodigde reserve onttrekking van € 119.926 bedraagt de stand van de egalisatiereserve EV € 3.651.445.

Toelichting verloop en bestemming egalisatiereserve EV:
De egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2020 uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2019 verleende projectbijdragen	€ 2.978.134
Campusprojecten 2020	€ 406.781
Meerjarige afspraken YES!Delft	€ 320.000
Onvoorzien	€ 66.456
Saldo 1 januari 2020	€ 3.771.371

Aan de campusprojecten is in 2020 een bijdrage verleend, de reservering hiervoor kan nu vervallen. Per 31 december 2020 bestaat de reserve dan uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2020 verleende projectbijdragen	€ 3.013.778
Meerjarige afspraken YES!Delft (incl. restant 2020 € 83.750)	€ 403.750
Onvoorzien	€ 66.456
Saldo 31 december 2020	€ 3.483.984
Beschikbaar per 31 december 2020	€ 3.651.445
Ruimte	€ 167.461

Voorstel is om het gerealiseerde resultaat van € 581.605 toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat en samen met de bestaande ruimte in de reserve beschikbaar te houden voor de doorloop naar 2021 van Sterker uit de crisis.

De egalisatiereserve EV bestaat na deze resultaatbestemming dan uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2020 verleende projectbijdragen	€ 3.013.778
Meerjarige afspraken YES!Delft (incl. restant 2020 € 83.750)	€ 403.750
Sterker uit de crisis	€ 749.066
Onvoorzien	€ 66.456
Saldo 1 januari 2021	€ 4.233.050

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2019 en realisatie 2020:

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

Lasten
De realisatie van de lasten was in 2020 € 463.000 lager ten opzichte van 2019. Dit bestaat uit de volgende onderwerpen:

	Onderwerp	*Realisatie 2020*	*Realisatie 2019*	*Verschil*
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 2.369.000	€ 2.777.000	€ 408.000 -/-
2	Programmakosten - overig	€ 386.000	€ 499.000	€ 113.000 -/-
3	Subsidie InnovationQuarter	€ 873.000	€ 937.000	€ 64.000 -/-
4	Subsidie YES!Delft	€ 166.000	€ -	€ 166.000
5	Directe kosten personeel	€ 779.000	€ 935.000	€ 156.000 -/-
	Totaal	**€ 4.685.000**	**€ 5.148.000**	**€ 463.000**

Toelichting grootste verschillen:

Programmakosten-Bijdrageregeling
Er is in 2020 minder besteed aan cofinanciering gemeentelijke projecten, het zwaartepunt van de verleningen in 2020 lag in de laatste bestuurscommissies, waardoor meer projecten later in het jaar startten en de realisatie verschuift naar 2021.

Programmakosten – overig
Er is in 2020 minder besteed op projectontwikkeling. In 2019 vond de afronding plaats van het Europese Interreg subsidie project E=0 (€ 73.000 minder lasten in 2020).

Subsidie YES!Delft
2020 was het eerste jaar dat de MRDH een directe subsidierelatie aanging met YES!Delft.

Directe kosten personeel
In 2019 is verzuimd om de apparaatslasten van de managementfunctie als overhead te markeren, waardoor die kosten toen binnen het programma zijn verantwoord. Dit is in 2020 gecorrigeerd.

Baten
De realisatie van de baten was in 2020 € 168.000 hoger dan in 2019. Dit heeft te maken met de gestegen inwonerbijdrage in de begroting 2020 ten opzichte van de begroting 2019.

2.4 Overzicht overhead

2.4.1 Wat hebben we gedaan?
Zie paragraaf 3.4.2 Bedrijfsvoering voor een toelichting over de werkzaamheden.

2.4.2 Wat heeft het gekost?

Overhead (euro's)	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020	Primaire begroting 2020	Realisatie 2019
Lasten:					
Personele overhead Va	3.020.474	312.775	2.707.699	2.754.900	2.998.838
Materiële overhead Va	1.832.622	-582.021	2.414.643	2.380.200	2.457.018
	4.853.096	**-269.246**	**5.122.342**	**5.135.100**	**5.455.856**
Personele overhead EV	899.857	57.364	842.493	811.400	774.051
Materiële overhead EV	458.156	-145.505	603.661	595.000	611.208
	1.358.013	**-88.141**	**1.446.154**	**1.406.400**	**1.385.259**
Totaal lasten	**6.211.109**	**-357.387**	**6.568.496**	**6.541.500**	**6.841.115**

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

De overhead laat een onderschrijding zien van € 357.387 t.o.v. de begroting. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 727.526 op de materiële overhead dat wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd, activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot en meevallers. De personele overhead salarislasten kent een negatief saldo van € 370.139 dat grotendeels wordt veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures en personele knelpunten. Tevens bleek tijdelijk extra ondersteuning noodzakelijk. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 879.671 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 509.532 positief.

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

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Realisatie 2.020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020	Primaire begroting 2020	Realisatie 2019
Onttrekking fonds BDU	4.818.613	-269.286	5.087.899	5.135.100	5.104.101
Inwonersbijdrage EV	1.349.392	-88.101	1.437.493	1.406.400	1.297.320
Totale dekkingsbron	**6.168.005**	**-357.387**	**6.525.392**	**6.541.500**	**6.401.421**
Resultaat voor reservemutaties	**43.104**	**0**	**43.104**	**0**	**439.694**
		0			
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverhoging	-43.104	0	-43.104	0	-439.694
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De kosten voor de personele en materiële overhead worden gedekt voor het programma Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer vanuit de BDU en voor het programma Economisch Vestigingsklimaat vanuit de inwonersbijdrage. Door een overschot van € 357.387 op de overhead is er minder dekking nodig.

In 2019 heeft er een onttrekking plaatsgevonden van de in 2018 door het algemeen bestuur goedgekeurde bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. Dit voor de uitvoering van de digitale werkplek, financiële administratieve verbeteringen en het digitaal stukkensysteem dat gebruik maakt van iBabs en Notubiz. In 2020 zijn de laatste werkzaamheden verricht en na realisatie van de hiervoor begrote onttrekking aan de reserve is de reserve leeg.

Indicatoren

	Taakveld	Indicator	Realisatie 2020	Begroting 2020
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,038 fte per 1.000 inwoners	0,038 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,037 fte per 1.000 inwoners	0,035 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 4,46 per inwoner	€ 5,01 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	7,48% van de totale loonsom	5,84% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	0,85% van de totale lasten	0,91% van de totale lastenbegroting

Ad 1) De formatie bedroeg in 2020 89,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (begroting 2020).

Ad 2) De bezetting bedraagt per 31 december 2020 86,6 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (begroting 2020).

Ad 3) De totale apparaatskosten bedroegen in 2020 € 10.551.751 (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten directe apparaatskosten en totale overhead). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (begroting 2020).

Ad 4) De totale loonsom bedraagt in 2020 € 8.260.973 (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en personele overhead). De externe inhuur bedraagt in 2020 € 617.997. Voor 10% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten.

Ad 5) De overhead bedraagt in 2020 € 6.211.109 (zie het overzicht Overhead in dit hoofdstuk). De totale lasten bedragen in 2020 € 729.221.399 (zie Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten). De lasten worden gefinancierd uit de BDU voor de Vervoersautoriteit en uit de inwonerbijdrage bij Economisch vestigingsklimaat en in 2020 incidenteel door een onttrekking aan de reserve Interne kwaliteitsverhoging.

Hoofdstuk 3 Paragrafen

3.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing

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

Risico's algemeen
De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:
- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat
De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt.
In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat.
Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro *(apparaatslasten EV begroting 2016)* benodigd is. Dit kwam neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Voor ditzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd.
Het risico heeft zich in 2020 niet gemanifesteerd. Hierna wordt geanalyseerd of de reserve ultimo 2020 toereikend is.
De apparaatslasten voor het programma EV bedragen in de begroting 2021 € 2,45 miljoen. 1/23 deel daarvan komt neer op een bedrag van circa € 106.000. Per 31 december 2020 is nog weerstandcapaciteit beschikbaar in de vorm van een post onvoorzien binnen de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor een bedrag van € 66.000. Er wordt daarom geen aanpassing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat voorgesteld.

Weerstandsvermogen-ratio jaarrekening 2020:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 166.000
Benodigde weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 106.000
Weerstandsvermogen ratio: 1,57 (ruim voldoende)

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

De subsidies voor de rail concessie Rotterdam over 2017 en 2018 zijn voor het assets deel nog niet vastgesteld in 2020. Er liep over de verrekening van interne rentekosten vergoeding over de periode 2017-2019 nog een bezwaarprocedure. Inmiddels is hierover overeenstemming bereikt. In 2021 zal de vaststelling plaatsvinden. De subsidies voor de Railconcessie Haaglanden 2019, de Bus concessie Haaglanden stad over 2018 en 2019 en de bus concessies Regio Haaglanden 2019 en Voorne-Putten Rozenburg 2019 zijn eveneens nog niet vastgesteld in 2020. Vervoerders hebben uitstel gevraagd voor het indienen van de verantwoording.
Het is nog niet duidelijk wat de hoogte wordt van het bedrag dat de vervoerders zullen verantwoorden. De vast te stellen subsidies dienen te passen binnen de bedragen van de verleende subsidies. Wanneer hiervan afgeweken wordt zal hiervoor een bestuurlijk besluit nodig zijn.

Financiering OV-bedrijven
Zoals in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury) gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.

Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie heeft gegund aan voornoemde OV-bedrijven, dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa en dat het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandelijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

De coronacrisis leidt niet tot een aanpassing van de genoemde wegingsfactoren voor de risicoberekening. Het risico dat de vervoerders niet aan de rente- en aflossingsverplichtingen voldoen blijft laag omdat de rente en afschrijving onderdeel uitmaken van de maandelijkse concessievergoeding waardoor de MRDH hier rechtstreeks op kan sturen. Het maatschappelijk belang voor het behoud van het openbaar vervoer is, ook met het oog op de toenemende verstedelijking waar de regio mee te maken heeft de komende jaren, onverminderd groot. Dit maatschappelijke belang blijkt ook uit de aandeelhouderrol van de overheden in de betreffende vervoersbedrijven. De forse daling van de reizigersinkomsten vanwege de coronamaatregelen is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de MRDH opbrengstverantwoordelijk zijn. Voor het jaar 2020 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Deze afspraken hebben geleid tot de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020, de Beschikbaarheidsvergoeding, die ervoor zorgt dat 93-95% van de kosten van de vervoerders worden vergoed. Deze Beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer 2020 wordt verlengd tot 1 juli 2021. Voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021 biedt het Rijk perspectief op een aanvullende verlenging, waarbij sprake zal zijn van versobering. Verlenging geschiedt verder onder de voorwaarde dat decentrale overheden en vervoerders gezamenlijk uiterlijk 1 april 2021 een Transitieprogramma opstellen en indienen bij het Rijk. In dit Transitieprogramma worden maatregelen uitgewerkt die een positief financieel effect zullen hebben voor de korte termijn (tweede helft 2021, of begin 2022) maar ook voor de langere termijn. Uitgangspunt is het OV-systeem, in de sterk gewijzigde kortere termijn context, op een goed niveau voor de reizigers van nu te houden en om te zorgen dat het OV-systeem naar de toekomst (weer) een goede rol kan pakken in het mobiliteitsaanbod in relatie tot verstedelijking, verduurzaming en leefbaarheid. Er is op dit moment geen sprake van een duurzame waardevermindering van de gefinancierde activa.

Ook heeft het algemeen bestuur van de MRDH na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2021 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 30 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 27 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2021 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1.2). De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Jaarrekening 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Financiering aan HTM, RET en EBS	1.126.493.382	1.178.175.094	1.189.430.140	1.228.505.186	1.294.016.898	1.371.692.781
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.477.576.001	1.439.971.008	1.384.166.914	1.330.836.747	1.408.949.386	1.374.551.528
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	960.424.401	935.981.155	899.708.494	865.043.886	915.817.101	893.458.493
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	166.068.981	242.193.939	289.721.646	363.461.300	378.199.797	478.234.287
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	13.285.518	19.375.515	23.177.732	29.076.904	30.255.984	38.258.743
Netto/gewogen risico (ondergrens € 27 miljoen)	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	18.108.868	25.873.276	27.000.000	27.000.000	29.076.904	30.255.984
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.764.408	7.089.165	7.256.143	7.383.115	7.676.439	8.096.246
Toevoeging opslag aan risicoreserve	7.764.408	1.126.724	0	2.076.904	1.179.080	8.002.759
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	1.126.724	0	0	0	0	0

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio jaarrekening 2020:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Financiering OV bedrijven: € 25.873.276
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven: € 27.000.000

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

Weerstandsvermogen ratio: 0,96 (= matig)

Uit bovenstaande overzicht blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2021 zal worden bereikt. Er is dan geen dekkingstekort meer op de te bereiken reserve. Het meerjarenbeeld geeft aan dat er na 2022 wel weer toevoegingen aan de reserve nodig zullen zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Vennootschapsbelasting
Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (hierna Vpb) voor zover zij voor een van haar activiteiten een onderneming drijft. De MRDH heeft hiervoor grondig onderzoek verricht (in samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag) en heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst.

Voor wat betreft de activiteit 'Treasury functie'[3] (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) laat deze activiteit een 'plus' zien, die op dit moment door de MRDH wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Deze 'plus' wil de Rijksbelastingdienst belasten met Vpb.
In dit verband gaat de Rijksbelastingdienst voorbij aan het feit dat de MRDH deze leningen verstrekt vanuit haar rol als Vervoersautoriteit en 'lender of last resort'. De vervoerders kunnen wel lenen bij banken, maar dan tegen (zeer) hoge rentepercentages. Om het openbaar vervoer betaalbaar te houden is er voor gekozen om te lenen bij de MRDH. Daarnaast subsidieert de MRDH de in rekening gebrachte opslag weer via de concessie aan de vervoerders. De Rijksbelastingdienst kijkt echter niet naar de MRDH als geheel maar ziet de Treasury functie als aparte activiteit.

Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 7 miljoen per jaar. De MRDH dient 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. De MRDH heeft dan ook bezwaar aangetekend tegen de aanslagen vennootschapsbelasting.
Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Inmiddels zijn de aanslagen voor de jaren 2016 tot en met 2020 ontvangen en betaald. Ter voorkoming van het oplopen van de belastingrente neemt de MRDH met ingang van het jaar 2018 de betreffende bedragen reeds in de aangifte op en betaalt de aanslagen die daarop volgen. Zoals aangegeven zal steeds bezwaar worden aangetekend.

Beleidsnota
Het algemeen bestuur heeft op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vastgesteld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing.

[3] Niet alleen de MRDH heeft met deze problematiek te maken, maar alle publiekrechtelijke organisaties (gemeenten, provincies, etc.) die externe leningen aantrekken om deze vervolgens weer uit te lenen met een marktconformiteitsopslag zullen met dit standpunt van de Rijksbelastingdienst te maken kunnen krijgen.

Kengetallen

Kengetallen zijn getallen die een verhouding uitdrukken tussen bepaalde onderdelen van de in de jaarrekening opgenomen balans en/of staat van baten en lasten.
Conform het BBV dienen de volgende kengetallen in de jaarrekening te worden opgenomen:

Kengetallen	2019	2020
Netto schuldquote	164,6%	148,9%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2,8%	-3,9%
Solvabiliteitsratio	1,4%	2,0%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	1,0%	2,1%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.

<u>Opmerkingen</u>
De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

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

De solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als een percentage van het totale vermogen. Het geeft daarmee inzicht in de mate waarin de MRDH in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. De VNG hanteert als richtlijn een minimum omvang van 20% als norm.
Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen de fondsen (met name de BDU verkeer en vervoer). De per balansdatum aanwezige fondssaldi zijn daarnaast conform de bepalingen in het BBV als vlottende schulden te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen voor de in de tabel genoemde jaren niet zondermeer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury) nader beschouwd.

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

3.2 Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen

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

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

<u>Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut</u>
Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd gronden en terreinen.
Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd.

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:
a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
c. 5 jaar: telefooninstallaties;
d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
e. 10 jaar: kantoormeubilair.
f. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

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

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

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Bedrijfsgebouw Westersingel
Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar. Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1.230.000. Deze investering zal in 10 jaar worden afgeschreven.
De MRHD is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

Overige materiële vaste activa
Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuw meubilair worden aangeschaft tot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren vinden geen nieuwe investeringen plaats in ICT.
In 2019 heeft vervanging van de hardware plaatsgevonden op basis van huur contracten waardoor geen afschrijvingslast ontstaat. Noodzakelijke eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem) zijn gefinancierd met de hiervoor ingestelde Reserve Interne kwaliteitsverhoging. In 2019 is geïnvesteerd in het (deels) vervangen van het huidige meubilair en het aanleggen van het terras.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar.
De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

Haltevoorzieningen
Conform de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen hieraan en het beheer en onderhoud hiervan zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2019 bedraagt € 253.665.

3.3 Paragraaf financiering en treasury

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

Financiële positie
De financiële positie per begin en ultimo 2020 laat zich als volgt becijferen:

Balans en financiering				
	31-dec-20		**31-dec-19**	
Beschikbaar op lange termijn				
Eigen vermogen	30.206.327		22.023.344	
Schulden op lange termijn	1.127.554.201		1.160.252.620	
Benodigd op lange termijn		1.157.760.528		1.182.275.964
Materiële vaste activa	1.445.983		2.781.321	
Financiële vaste activa	1.126.494.386		1.159.195.013	
		1.127.940.369		1.161.976.334
Financieringsoverschot		29.820.160		20.299.630
Te weten				
Vlottende activa		374.772.636		415.733.908
Vlottende passiva		344.952.476		395.434.278
Werkkapitaal		29.820.160		20.299.630

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2020 is toegenomen met een bedrag van € 9,5 miljoen.
In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

Staat van herkomst en besteding middelen				
Beschikbaar gekomen uit				
Voorgestelde resultaatsbestemming 2020				163.030-
Nog te bestemmen resultaat 2020				776.924
Toevoeging risicoreserve financieringen				7.569.089
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering				1.335.338
Aangetrokken leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven				32.698.419-
				23.180.098-
Besteed aan				
Verstrekte leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven			32.700.627-	
Investeringen			-	
				-32.700.627
Toename werkkapitaal				9.520.530

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

Met betrekking tot treasury is wet- en regelgeving van toepassing die zowel extern als intern van aard is. De belangrijkste externe wet- en regelgeving omvat:

- Wet Financiering Decentrale Overheden (FiDo)
- Regeling Uitzetting Derivaten Decentrale Overheden (Ruddo)
- Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet Hof)
- Regeling Schatkistbankieren
- Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)
- Financiële-verhoudingswet (toezichthoudende rol Provincie)

De belangrijkste interne regelgeving omvat:

- Treasurystatuut 2016
- Financiële Verordening MRDH 2015

Hierin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het Treasurystatuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie. Het Treasurystatuut is in 2020 aangepast en zal in 2021 gelden.

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

Desondanks is er wel sprake van een omvangrijke financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

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

Financiering railinvesteringen
Eind 2016 heeft de MRDH besloten om de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET over te nemen van respectievelijk gemeenten Den Haag en Rotterdam, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet.

Bussenleningen
Het algemeen bestuur van de MRDH heeft na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld.
De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.
Net als bij de financiering van de railinvesteringen wordt voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal 60 basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet.

Voor meer informatie over de wijze waarop de risicoreserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing (hoofdstuk 3.1).

Per bedrijf zijn de verstrekte leningen en borgstellingen als volgt te specificeren:

	Stand per 1-1-2020	Opgenomen gelden	Aflossingen	Stand per 31-12-2020
HTM leningen	€ 525.600.000	€ -	€ 18.700.000	€ 506.900.000
RET leningen	€ 578.765.000	€ 92.661.122	€ 100.733.927	€ 570.692.195
EBS leningen	€ 54.829.010	€ -	€ 5.927.823	€ 48.901.187
Totaal leningen	**€ 1.159.194.010**	**€ 92.661.122**	**€ 125.361.750**	**€ 1.126.493.382**
HTM borgstellingen	€ 3.900.000,00	€ -	€ 2.600.000,00	€ 1.300.000,00
RET borgstellingen	€ 112.000.000,00	€ -	€ 4.000.000,00	€ 108.000.000,00
Totaal borgstellingen	**€ 115.900.000,00**	**€ -**	**€ 6.600.000,00**	**€ 109.300.000,00**

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

Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement
In het verslagjaar is de voor de MRDH relevante korte rente (op basis van de hiervoor geschetste beleidslijnen) negatief gebleven. Daardoor was het in 2020 niet lonend om kasgeldleningen te verstrekken aan andere decentrale overheden. Bij het schatkist bankieren kan de MRDH haar overtollige liquiditeiten voor 0% “wegzetten”.
Het rente percentage voor leningen met looptijden van een jaar of meer heeft zich in 2020 licht neerwaarts bewogen.
Voor de tarieven 2021 en verder liggen de prognoses op een hoger niveau.

De MRDH had ultimo 2020 een belegd vermogen van € 1.313,1 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

Leningen regionale OV-bedrijven	€ 1.126,5 miljoen
Rekening-courant ’s Rijks schatkist	€ 183,1 miljoen
Liquide middelen	€ 3,5 miljoen

Totaal	€ 1.313,1 miljoen
	==========

Het ultimo 2020 uitgezette bedrag aan regionale OV-bedrijven bedroeg € 1.126,5 miljoen, waarover een bedrag van € 20,9 miljoen aan rente baten is gerealiseerd. Het opgenomen bedrag ultimo 2020 bedroeg € 1.126,5 miljoen, waarvoor een bedrag ad € 13,1 miljoen aan rente lasten is gerealiseerd. Het verschil tussen de rentebaten en de rentelasten is vrijwel geheel te verklaren door de marktconformiteitsopslag op de leningen.

Deze marktconformiteitsopslag wordt in zijn geheel toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie voor de opbouw van deze reserve hoofdstuk 3.1 paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing.

Renterisicobeheer
Het renterisico dat de MRDH op haar leningenportefeuille loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH in 2020 uitsluitend leningen heeft aangetrokken, die uit hoofde van de publieke taak in dezelfde omvang tegen dezelfde rentetypische looptijden zijn uitgezet, is deze toetsing voor de MRDH niet relevant.

Rente risiconorm 2020	(Bedragen * 1000)
	2020
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g	
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g	
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld	92.661
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	92.661
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	0
5. Betaalde aflossingen	125.360
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	0
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	0
Renterisiconorm	
8. Begrotingstotaal	718.067
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	143.613
Toets renterisiconorm	
10. Renterisiconorm	143.613
7. Renterisico op vaste schuld	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	143.613

De kasgeldlimiet is een plafond voor de netto vlottende schuld van de MRDH en heeft tot doel een te grote gevoeligheid voor rentefluctuaties op de kortlopende schuld te voorkomen. Deze limiet bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal. Indien de hiervoor genoemde schuld voor een derde achtereenvolgende kwartaal de limiet overschrijdt, dient de MRDH haar toezichthouder hiervan op de hoogte te stellen en een plan voor te leggen om het daaropvolgende kwartaal weer aan de gestelde limiet te voldoen. Deze limiet werd in 2020 niet overschreden.

Kasgeldlimiet 2020					*Bedragen x € 1.000*
		kwartaal 1	*kwartaal 2*	*kwartaal 3*	*kwartaal 4*
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar					
Schuld rekening courant		-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld		-	-	-	-
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas		-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant		1.872	3.394	3.011	2.166
Overige uitstaande gelden < 1 jaar(SKB)		228.157	179.601	183.953	204.731
Totaal vlottende middelen		230.029	182.995	186.964	206.897
Toets kasgeldlimiet					
Totaal vlottende middelen		230.029	182.995	186.964	206.897
Toegestande kasgeldlimiet		58.882	58.882	58.882	58.882
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		288.910	241.877	245.846	265.778
7. Begrotingstotaal	€718.067				
8. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,2%				
9. Kasgeldlimiet	€58.882				

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

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

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

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

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

3.4 Bedrijfsvoering

3.4.1 MRDH-organisatie

Begin 2020 is de evaluatie inzake de centralisatie van Financiën en Bestuurszaken in 2018 door een externe partij afgerond. Mede naar aanleiding van de resultaten, en een herijking, is besloten, met positief advies van de Ondernemingsraad, om per 1 maart 2020 een wijziging aan te brengen in de opzet van de stafafdeling Bureau Middelen en Control (BMC). Het aanbrengen van focus en een logische clustering stonden daarbij centraal. BMC is gewijzigd in Bureau Financiën en Control (BID) en concentreert zich op het primaire financiële proces en de controlfunctie van de MRDH. Juridische Zaken maakt hiervan ook onderdeel uit, een voormalig onderdeel van Bureau Strategie en Bestuur (BSB). Bureau Strategie & Bestuur blijft bestaan uit Strategie/Public Affairs, Communicatie en Bestuurszaken en concentreert zich op het primaire politiek-bestuurlijke proces en de strategische en communicatieve functie. Daarnaast is Bureau Interne Dienstverlening (BID) opgericht wat bestaat uit voormalige onderdelen van BMC: Facilitaire Zaken/Huisvesting en ICT. Ook HRM, een voormalig onderdeel van BSB, maakt daarvan deel uit. De medewerkers van BID vallen direct onder de Secretaris-algemeen directeur. Deze organisatorische wijziging is budgetneutraal en het aantal managers is niet gewijzigd.

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

De MRDH-organisatie ziet er, vanaf 1 maart 2020, als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur
De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie en geeft leiding aan vijf managers. Hij vervult daarbij, sinds 1 maart 2020, zelf het management van BID. De verdeling van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur komt voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage EV en 50% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Deze verdeelsleutel wijzigt overigens per 2021.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer
Binnen de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 49 fte. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2019. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)
Binnen de afdeling Economisch Vestigingsklimaat staat de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de manager. Dit organisatieonderdeel telt, net als in 2019, 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Financiën & Control (BFC), Interne Dienstverlening (BID) en Strategie & Bestuur (BSB)
Na de organisatorische wijziging per 1 maart 2020, heeft de MRDH drie afdelingen voor de uitvoering van stafzaken. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, ICT en facilitaire zaken/huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 29,6 fte. Het aantal fte is daarmee met 1 fte gestegen ten opzichte van 2019. Dit komt doordat de formatie ten behoeve van verdere uitvoer en waarborging van de ontwikkelagenda - in de jaarrekening 2019 apart weergegeven - is toegevoegd aan de stafafdelingen. Werkzaamheden en sturing vinden al plaats vanuit de staf en betreft dan ook een budget neutrale aanpassing. De ambtelijke inzet komt voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutel hoofdstuk 2.4 Overzicht overhead.

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

	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	2.612.597	-354.076	2.966.673
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	948.874	-359.774	1.308.648
Economisch Vestigingsklimaat	779.171	-165.821	944.992
Totalen	**4.340.642**	**-879.671**	**5.220.313**

Aan directe salariskosten is € 879.671 minder besteed dan begroot. Een toelichting per programma is opgenomen in hoofdstuk 2 Programmaverantwoording.

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

3.4.2 Bedrijfsvoering
De overhead van de MRDH-organisatie bestaat naast de ambtelijke inzet voor de bedrijfsvoering (personele overhead salarislasten) uit materiële apparaatslasten voor Bestuurszaken, ICT/DIV, Overige personele lasten, Financiën/Juridische Zaken, Huisvesting/Facilitaire Zaken en Communicatie/Public Affairs.

Daarnaast zijn er incidentele apparaatsbaten door bijdragen van samenwerkingsverbanden die gebruik maken van faciliteiten van de MRDH-organisatie en het doorberekenen van overhead aan bepaalde projecten.

Werkzaamheden

Bestuurszaken
In 2020 zijn diverse en buitengewone kosten gemaakt voor onder meer het organiseren van vergaderingen en bestuurlijke bijeenkomsten. Buitengewoon omdat door de coronamaatregelen van het kabinet ook de MRDH genoodzaakt was daar waar dit mogelijk was digitaal te vergaderen. Echter, daar waar fysiek bijeenkomen noodzakelijk was voor besluiten die de bedrijfsvoering betroffen/onderwerpen strategisch verder moesten worden gebracht, is in een aantal gevallen naar grote vergaderlocaties uitgeweken om met inachtneming van de coronamaatregelen te kunnen vergaderen. De vergaderzalen in het MRDH gebouw zijn hiervoor namelijk niet geschikt. Daarnaast zijn in 2020 besluiten en regelgeving van de MRDH op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt en gepubliceerd. In 2020 zijn tot slot de laatste aanbevelingen van de tussentijdse evaluatie uit 2017 geïmplementeerd, waaronder de definitieve lancering van het digitale bestuurlijke stukkensysteem van de MRDH dat gebruik maakt van iBabs en Notubiz. Hiervoor waren investeringen en diverse abonnementen noodzakelijk. Ook is er voor het eerst gewerkt met het afwegingskaders bestuurlijke tafels en initiatieven. Medio 2021 zal de stuurgroep follow-up evaluatie een voorstel doen hoe voor eind 2021 de volgende evaluatie te doorlopen, ruim voor de raadsverkiezingen in 2022.

ICT/DIV
In 2019 is de MRDH overgestapt op de Cloud oplossing van Microsoft Office 365. Alle medewerkers zijn bij deze overgang voorzien van een laptop waardoor er vanaf begin maart 2020 - het begin van de coronacrisis en de daarmee gepaard gaande maatregelen - moeiteloos kon worden overgestapt naar het volledig thuiswerken. Om de veiligheid van het thuiswerken en digitaal te vergaderen te waarborgen maakt de MRDH gebruik van o.a. toegangsverificatie en Twee-Factor-Authenticatie (2FA).
Het kantoorpand aan de Westersingel is beperkt open geweest, dit heeft echter geen invloed gehad op de ondersteuning van ICT aan de organisatie. Problemen zijn op afstand of via ondersteuning op de locatie Westersingel opgelost.
Ondanks de coronacrisis staat de ontwikkeling op ICT gebied niet stil. De MRDH streeft continu naar verbeteringen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. Dit heeft geresulteerd in het vaststellen van de Roadmap ICT 2021 en het opstarten van de Pilot SharePoint waarin onderzocht zal worden of Share Point gebruikt kan worden als gebruikersvriendelijk documentmanagementsysteem.
Daarnaast is er een zogenaamd Dossier Afspraken en Procedures (DAP) gerealiseerd met onze IT-dienstverlener, het Interne Diensten Centrum Automatisering (IDC/a) van de Gemeente Den Haag. In het DAP zijn de afspraken op het gebied van dienstverlening richting de MRDH vastgelegd.

Overige personele lasten
Sinds 2017 wordt de ambtelijke inzet voor HRM-taken ingekocht bij de gemeente Rotterdam. De MRDH heeft geen eigen HRM-medewerkers in dienst. De MRDH-organisatie volgt zoveel mogelijk de rechtspositie van de gemeente Rotterdam. Deze rechtspositie is vastgelegd in de ondernemings-cao MRDH. De werkgever draagt de kosten voor dienstreizen, woon-werkverkeer, opleidingen, etc. Daarnaast zijn reguliere kosten gemaakt voor arbeidsomstandigheden, zoals inzet bedrijfsarts, bedrijfshulpverlening, opleidingen, salarisadministratie, werving & selectie en (ondersteuning) van de medezeggenschap.
In 2020 heeft de coronacrisis en diens opgelegde maatregelen gevolgen gehad voor de personele lasten. Voor de ondersteuning van het personeel in het thuiswerken zijn de nodige thuiswerkproducten aangeschaft. Daarnaast heeft de organisatie voor de periode van 2020 een tijdelijke thuiswerkvergoeding toegekend. Hiermee worden de kosten van thuiswerken vergoed.

In 2020 is de organisatieontwikkeling verder uitgerold en hebben er enkele kleine organisatiewijzigingen (span of control, wijziging verantwoordelijkheden etc.) plaatsgevonden.

Financiën/Juridische Zaken

In 2020 heeft de actualisatie van het Treasurystatuut 2016 geleid tot de inwerkingtreding van een nieuw Treasurystatuut en bijbehorend mandaatbesluit per 1 januari 2021. Daarnaast zijn er extern verschillende juridische adviezen ingewonnen en zijn tegen besluiten bezwaren en ingestelde beroepen afgehandeld via de algemene bezwarencommissie en de rechtspraak.
De AFAS contract – en projectenmodule is in 2020 geïmplementeerd, zodat alle projecten en concessies van de MRDH op eenduidige wijze geadministreerd worden. Ook is verder gewerkt aan het verbeteren van de informatievoorziening door het ontwikkelen van verschillende rapportages en is het handboek BTW opgeleverd. Tot slot is er ondersteuning ingehuurd voor het begeleiden van de ingediende bezwaren met betrekking tot de vennootschapsbelasting, de invulling van het aandeelhouderschap richting de OV-bedrijven, de ondersteuning bij de uitvoering van AO/IC en de treasury activiteit.

Huisvesting/Facilitaire zaken

In verband met de coronacrisis is het kantoorpand aan de Westersingel in 2020 grotendeels gesloten geweest. Voorgenomen vervangingsinvesteringen op het gebied van kantoor- en vergadermeubilair zijn in 2020 uitgesteld. Daarentegen heeft facilitaire zaken maatregelen genomen om het pand aan de Westersingel ‘Corona-proof’ te maken. Desinfectiematerialen zijn aangeschaft, looproutes aangebracht, hernieuwde afspraken gemaakt op het gebied van schoonmaak, werkplekken zijn aangepast en vergaderzalen zijn opnieuw ingericht. In samenwerking met ICT zijn vergaderplekken van nieuwe techniek voorzien. Hierdoor is het mogelijk om te kunnen vergaderingen middels een veilige videoverbinding met mensen die elders werken. Medewerkers van de MRDH hebben voor het thuiswerken het gehele jaar gebruik kunnen maken van de middelen die op kantoor aanwezig waren. Facilitaire zaken heeft samen met ICT het beschikbaar stellen van bureaustoelen, beeldschermen en andere zaken gecoördineerd.
Ondanks het thuiswerken is de preventieve rol voor veilig en verantwoord (thuis) werken gecontinueerd. Online zijn thuiswerkplek onderzoeken uitgevoerd, zijn medewerkers periodiek voorzien van tips en adviezen en is het thema thuiswerken apart aan de orde gekomen tijdens de “Week van het thuiswerken” eind 2020.
In aangepaste vorm zijn bedrijfshulpverleners (EHBO en BHV) bijgeschoold en zijn middelen nagelopen en indien nodig vervangen.

Communicatie/Public affairs

In 2020 is geïnvesteerd in een nieuwe website van de MRDH. Inhoudelijk en qua vormgeving is deze in lijn gebracht met de in 2020 vastgestelde communicatie/Public Affairs-strategie, met extra aandacht voor actuele en uitgelichte onderwerpen én toegankelijkheidsvereisten. De MRDH zet normaliter in op fysieke, informele maar inhoudelijke ontmoetingen, zoals het Metropoolcafe en werkbezoeken. Als gevolg van de coronacrisis moest de slag gemaakt worden naar digitale bijeenkomsten. Een geslaagd voorbeeld daarvan was MRDH Live!, het jaarlijkse MRDH-congres, waarbij een paar honderd deelnemers via de computer of smartphone een programma mee konden maken over het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid in tijden van de coronacrisis. De corporate communicatiemiddelen, zoals het MRDH-journaal en andere presentatiemiddelen en uitingen, werden vorig jaar actueel gehouden en de investering in monitoring van (social)media werd gecontinueerd. Verder is er hard gewerkt aan het verder op orde brengen van het relatiemanagement en de informatievoorziening aan adviescommissies en gemeenteraden. Tot slot zijn meerdere verhalen gebracht over de onderwerpen die binnen MRDH spelen.

Bij de ontwikkeling van de Groeiagenda Zuid-Holland (Investeren in de Regio) zijn het afgelopen jaar digitale beeldverhalen gemaakt die benut worden voor de interne en externe communicatie en de lobby van de deelnemende partijen aan de regionale coalitie. Ook werd geïnvesteerd in een goede maatschappelijke en economische onderbouwing van de Groeiagenda. Daartoe werden opdrachten verstrekt aan de OESO en de Erasmus Universiteit Rotterdam/NEO. De resultaten zijn inhoudelijk benut en worden gebruikt voor de communicatie en Public Affairs. De kosten zijn verdeeld tussen de deelnemende partijen.
In het kader van kennismanagement werd de in 2019 gepresenteerde Regioverkenning MRDH in 2020 geactualiseerd, voornamelijk met oog op de gevolgen van de coronacrisis. Dit is bijvoorbeeld benut voor het Sterker uit de Crisis-pakket van Economisch Vestigingsklimaat. Het jaar 2020 was ook het jaar waarin de MRDH een traineeprogramma initieerde, samen met meerdere gemeenten in de metropoolregio. Social media werden benut voor de werving van- en communicatie met jonge academici. Vanwege de coronacrisis heeft de metropool mastercourse strategie, die de MRDH samen met meerdere gemeenten invult, weliswaar doorgang gevonden, maar via digitale invulling.

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

MRDH TOTAAL OVERHEAD	**Realisatie 2020**	**Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020**	**Gewijzigde begroting 2020**
Personele overhead (salarislasten)	3.920.331	370.139	3.550.192
Bestuurszaken	64.701	-51.851	116.552
ICT/DIV	522.810	-59.242	582.052
Overige personele lasten	458.108	-252.892	711.000
Financiën/Juridische zaken	173.409	-16.591	190.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	905.677	-173.023	1.078.700
Communicatie/Public Affairs	258.136	-81.864	340.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	- 43.857	-43.857	0
Doorbelasting overhead projecten	- 48.206	-48.206	0
Totalen	**6.211.109**	**-357.387**	**6.568.496**

Toelichting afwijkingen:

De overhead laat een overschot zien van € 357.387. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 727.526 op de materiële overhead en een negatief saldo op de personele overhead van € 370.139.

Personele overhead (salarislasten)
Er is een overschrijding van € 370.139 op personele overhead (salarislasten). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures en personele knelpunten. Tevens bleek tijdelijk extra ondersteuning noodzakelijk. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 879.671 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 509.532 positief.

Bestuurszaken
De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 51.851. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat er in verband met de coronacrisis minder vergaderingen en bijeenkomsten (fysiek) konden plaatsvinden. Het merendeel van de vergaderingen en bijeenkomsten werd digitaal gehouden. In 2019 is er gestart met de implementatie van de nieuwe digitale stukkensysteem. De laatste werkzaamheden hebben in 2020 plaatsgevonden waardoor het project volledig is afgerond. Om dit te kunnen realiseren is een gedeelte van de bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging gebruikt.

ICT/DIV
De verwachting was dat het gehele budget uitgeput zou worden, echter bedraagt de onderschrijding € 59.242. Dit wordt voor een groot deel veroorzaakt door verschuiving in de tijd van de Pilot SharePoint. De verdere implementatie zal in het 1e halfjaar 2021 plaats vinden. Hier is rekening mee gehouden in de Roadmap 2021 en het bijbehorende budget. Tevens blijkt een gebudgetteerde software update in 2020 niet noodzakelijk en zijn er minder kosten gemaakt voor afschrijving automatisering door een heroverweging van de voorgenomen aanschaf.
In het 1e kwartaal 2020 heeft er nog extra ondersteuning met betrekking tot de nieuwe digitale werkplek en begeleiding Roadmap 2020 plaatsgevonden. Om dit te kunnen realiseren is een gedeelte van de bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging gebruikt.

Overige personele lasten
Ondanks de uitgaven voor aanschaf van thuiswerkproducten en de tijdelijke thuiswerkvergoeding bedraagt de onderschrijding binnen deze kostensoort € 252.892. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de deelbudgetten opleidingen/trainingen, ondernemingsraad en vergoeding woon-werk. Door de coronacrisis zijn minder medewerkers gestart aan een opleiding/trainingen en zijn voorgenomen trainingen voor de ondernemingsraad uitgesteld. Tevens heeft de Nederlandse Spoorwegen op eigen initiatief een pauze regeling ingelast. Hierdoor zijn de kosten voor de openbaar vervoerabonnementen tijdelijk stop gezet.

Financiën/Juridische zaken
De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 16.591. In 2020 zijn de kosten met betrekking tot de accountant en inhuur externe expertise lager dan begroot.

Huisvesting/Facilitaire zaken
Het pand aan de Westersingel is in 2020 grotendeels gesloten geweest. Deze sluiting heeft een groot effect op alle deelbudgetten binnen deze kostencategorie. De onderschrijding bedraagt € 173.023. Vooral op de deelbudgetten voor schoonmaakkosten, facilitaire diensten, cateringkosten bij vergaderingen en kopieerkosten/drukwerk zijn de gemaakte kosten veel lager dan begroot. Ook zijn vervangingsinvesteringen op het op het gebied van kantoor- en vergadermeubilair in 2020 uitgesteld waardoor er een onderbesteding is op de ingecalculeerde afschrijvingskosten.

Communicatie/Public Affairs
Aan communicatie en Public Affairs is in 2020 € 81.864 minder besteed dan begroot, voornamelijk vanwege lagere kosten voor regiobijeenkomsten (als gevolg van minder bijeenkomsten door de coronacrisis), minder specialistische inhuur op communicatie en lagere lasten voor media monitoring.

Bijdrage samenwerkingsverbanden
De opbrengst van de doorbelasting werkplekken en overheadkosten aan Bereik! is niet in de begroting opgenomen en is in die zin een meevaller van € 43.857.

Doorbelasting overhead projecten
De MRDH is de uitvoerder voor het ABRI project namens een viertal gemeenten. Vanuit voortschrijdend inzicht is besloten een deel van de overhead kosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In 2020 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting. Ook dit is een meevaller van € 48.206.

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

Overhead Vervoersautoriteit	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020
Personele overhead (salarislasten)	3.020.474	312.775	2.707.699
Bestuurszaken	51.761	-41.481	93.242
ICT/DIV	418.249	-47.393	465.642
Overige personele lasten	366.486	-202.314	568.800
Financiën/Juridische zaken	138.727	-13.273	152.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	724.541	-138.418	862.959
Communicatie/Public Affairs	206.509	-65.491	272.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	- 35.086	-35.086	0
Doorbelasting overhead projecten	-38.565	-38.565	0
Totalen	**4.853.096**	**-269.246**	**5.122.342**

Overhead Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020
Personele overhead (salarislasten)	899.857	57.364	842.493
Bestuurszaken	12.940	-10.370	23.310
ICT/DIV	104.562	-11.848	116.410
Overige personele lasten	91.622	-50.578	142.200
Financiën/Juridische zaken	34.682	-3.318	38.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	181.135	-34.606	215.741
Communicatie/Public Affairs	51.627	-16.373	68.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	- 8.771	-8.771	0
Doorbelasting overhead projecten	- 9.641	-9.641	0
Totalen	**1.358.013**	**-88.141**	**1.446.154**

3.4.3 Rechtmatigheid

Rechtmatigheid is één van de kernbegrippen van goed overheidsbestuur. Burgers en bedrijven moeten er op kunnen vertrouwen dat overheden publieke gelden rechtmatig verwerven en besteden. Daarom nemen overheden zelf maatregelen in de organisatie die waarborgen verschaffen en zijn er ook in de regelgeving eisen aan de interne en externe controle op rechtmatigheid opgenomen. De in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en de van toepassing zijnde wettelijke regelingen, waaronder de verordeningen van de MRDH.
De accountant geeft een oordeel over de rechtmatigheid volgens het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado). Dit oordeel maakt onderdeel uit van de controleverklaring bij de jaarrekening. Deze verklaring helpt het bestuur om de rechtmatigheid van de verwerving en besteding van publieke middelen te beoordelen en te controleren.

Jaarlijks wordt in dit kader gerapporteerd over de naleving van de financiële verordening en het treasurystatuut.

Naleving Treasurystatuut MRDH 2016
De bepalingen uit het treasurystatuut zijn in 2020 goed opgevolgd.

Naleving financiële verordening MRDH 2015
Met betrekking tot de financiële verordening was er gedurende het verslagjaar nog één artikel waar niet aan werd voldaan. Hieronder volgt het betreffende artikel en de toelichting daarop:

Artikelnummer	Omschrijving	Toelichting
Artikel 9 lid 4	Het dagelijks bestuur geeft in de paragraaf subsidies in ieder geval een overzicht van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening worden verleend.	Er worden slechts enkele MRDH subsidies buiten de subsidieverordening om verleend. De verleende subsidies worden in de betreffende programma's verantwoord.

Voor de oordeelsvorming over de rechtmatigheid van het financieel beheer is met name extra aandacht nodig voor de volgende drie criteria:
1. het begrotingscriterium;
2. het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium);
3. het voorwaardencriterium.

Deze onderwerpen zijn verder uitgewerkt in de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en verwerkt in het Controleprotocol accountantscontrole MRDH jaarrekening 2020-2021, zoals vastgesteld door het algemeen bestuur op 11 december 2020. Hierna volgt een analyse van de rechtmatigheid over het verslagjaar 2020.

Ad 1) begrotingscriterium
Als blijkt dat de gerealiseerde lasten zoals weergegeven in de jaarrekening hoger zijn dan de geraamde bedragen met inbegrip van de laatste begrotingswijziging is, - voor zover het de begrotingsoverschrijdingen betreft – mogelijk sprake van onrechtmatige uitgaven. De overschrijding kan namelijk in strijd zijn met het budgetrecht van het algemeen bestuur. Voor de afsluitende oordeelsvorming is van belang in hoeverre de begrotingsoverschrijding past binnen het door het algemeen bestuur geformuleerde beleid en/ of wordt gecompenseerd door aan de lasten gerelateerde hogere inkomsten. Het bepalen óf respectievelijk welke begrotingsoverschrijdingen al dan niet verwijtbaar zijn, is voorbehouden aan het algemeen bestuur.

Begrotingsoverschrijdingen
Voor het operationaliseren van de rechtmatigheidstoets worden de volgende zeven categorieën onderscheiden (Kadernota rechtmatigheid 2018):

1. Budgetoverschrijdingen betreffende activiteiten die niet passen binnen het bestaande beleid en waarvoor men geen voorstel voor begrotingsaanpassing heeft ingediend zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor het oordeel.
2. Budgetoverschrijdingen die passen binnen het bestaande beleid maar waarbij de accountant ondubbelzinnig vaststelt dat die ten onrechte niet tijdig zijn geautoriseerd zijn onrechtmatig en tellen wel mee in het oordeel.
3. Budgetoverschrijdingen die geheel of grotendeels worden gecompenseerd door direct gerelateerde opbrengsten, bijvoorbeeld via subsidies of kostendekkende omzet, zijn onrechtmatig maar tellen niet mee in het oordeel.
4. Budgetoverschrijdingen bij open einde (subsidie)regelingen zijn onrechtmatig maar tellen niet mee in het oordeel. Vaak blijkt vanwege dit open karakter in het kader van het opmaken van de jaarrekening een (niet eerder geconstateerde) overschrijding.
5. Budgetoverschrijdingen die worden gecompenseerd door extra inkomsten die niet direct gerelateerd zijn, zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor het oordeel.
6. Budgetoverschrijdingen betreffende activiteiten welke achteraf als onrechtmatig moeten worden beschouwd omdat dit bijvoorbeeld bij nader onderzoek van de subsidieverstrekker, belastingdienst of een toezichthouder blijkt (bijvoorbeeld een belastingnaheffing). Indien deze overschrijdingen tijdens het verantwoordingsjaar worden geconstateerd betreft het een onrechtmatigheid die wel meetelt voor het oordeel. Indien deze overschrijdingen na het verantwoordingsjaar worden geconstateerd betreft het een onrechtmatigheid die niet meetelt voor het oordeel.
7. Budgetoverschrijdingen op activeerbare activiteiten (investeringen of totaal geautoriseerd budget) waarvan de gevolgen voornamelijk zichtbaar worden via hogere afschrijvings- en financieringslasten in het jaar zelf of pas in de volgende jaren. In het jaar van investeren is de

budgetoverschrijding onrechtmatig en telt wel mee voor het oordeel. De hogere afschrijvings- en financieringslasten in latere jaren zijn onrechtmatig maar tellen niet mee voor het oordeel.

In de MRDH jaarrekening 2020 is binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer sprake van een budgetoverschrijding. De overschrijding binnen dat programma bedraagt per saldo € 16 miljoen. Dit bedrag is opgebouwd uit een overbesteding van € 23,7 miljoen en daarnaast een aantal kleinere onderbestedingen. In het jaar 2020 heeft het Rijk een Beschikbaarheidsvergoeding uitgekeerd om de financiële gevolgen van de coronacrisis op het openbaar vervoer op te vangen. In de begroting is rekening gehouden met 80% voorschot op deze regeling. In de werkelijke kosten is ook de resterende afrekening met de vervoerders van 20% opgenomen. Dit verklaart een verschil van € 23,7 miljoen. Het gaat om een begrotingsonrechtmatigheid die valt onder bovenstaande categorie 3. De budgetoverschrijding wordt namelijk geheel gecompenseerd door direct gerelateerde opbrengsten, namelijk de nog te ontvangen laatste 20% van de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk. Deze overschrijding telt daarom niet mee in het oordeel van de accountant over rechtmatigheid.

Ad 2) Het M&O-criterium geldt in het bijzonder voor bijdragen om niet en subsidies; worden subsidies terecht verstrekt en worden ze ook voor het doel waarvoor het is gegeven gebruikt? Misbruik kan gelijk worden gesteld met het plegen van fraude om zich onrechtmatig overheidsgelden toe te eigenen en is dan ook onrechtmatig. Bij oneigenlijk gebruik is feitelijk gehandeld in overeenstemming met wet- en regelgeving, maar is dit in strijd met het doel en de strekking van de wet- en regelgeving. Daarmee zijn dergelijke handelingen niet onrechtmatig. MRDH geeft hier invulling aan door aanvragen voor en verantwoordingen van subsidies en bijdragen te toetsen op de te behalen doelstellingen. Daarnaast verzoekt de MRDH in veel gevallen een controleverklaring bij subsidieverantwoordingen. Een groot deel van de geldstromen binnen de MRDH gaat richting partijen als gemeenten en vervoerders. Er zijn nauwelijks particuliere begunstigden van de MRDH-gelden waardoor het risico op misbruik en oneigenlijk gebruik lager is. Uit de interne controles op verleende subsidies, bijdragen en overige vergoedingen zijn voor het verslagjaar geen onrechtmatigheden gebleken.

Ad 3) Bij het voorwaardencriterium gaat het erom dat bepalingen in wet- en regelgeving worden nageleefd. Het kan hier zowel om interne regelgeving (verordeningen etc) als externe regelgeving gaan. In het controleprotocol, dat jaarlijks wordt opgesteld, staat de regelgeving opgenomen onder het normenkader. Voor de rechtmatigheidscontrole zijn met name de gestelde voorwaarden, die betrekking hebben op recht (heeft de ontvanger wel recht op de vergoeding of subsidie), hoogte (klopt het bedrag, is de berekening juist) en duur (zijn de juiste termijnen in acht genomen) van belang. Een voorbeeld van het niet naleven van het voorwaarden criterium is het ten onrechte niet Europees aanbesteden van een opdracht. Het voorwaardencriterium is verder uitgewerkt in interne controleprogramma's. Uit de interne controles op inkopen, verleende subsidies, bijdragen en overige vergoedingen zijn voor het verslagjaar geen onrechtmatigheden gebleken.

3.5 Verbonden partijen

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

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

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

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

In het geval van de MRDH zijn er drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., RET N.V. en de Verkeersonderneming, waarvan hieronder in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen zijn. De verbonden partijen kunnen onderverdeeld worden in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (Verkeersonderneming).

Er is zeggenschap verkregen over RET en HTM in de vorm van één aandeel van voornoemde vennootschappen. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 was dit nodig om de inbesteding van het railvervoer aan beide bedrijven mogelijk te maken. Op basis van juridische adviezen (en contra-advies) is gekozen voor een zo licht mogelijke vorm van zeggenschap, waarbij de risico’s voor de MRDH nihil zijn. Aan deze zeggenschap zijn bijzondere rechten gekoppeld. Over een aantal onderwerpen vindt namelijk besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats op basis van unanimiteit. Het betreft onder meer het goedkeuren van de begroting, het vaststellen van de statuten en het benoemen van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen. De MRDH heeft bij een aantal besluiten feitelijk het vetorecht.

Naam	**HTM Personenvervoer N.V.**
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de HTM Personenvervoer van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2019: € 91.868.126
Vreemd vermogen	Per 31-12-2019: € 459.222.369
Financieel resultaat	Over 2019: € 3.919.927
Risico’s	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

Naam	**RET N.V.**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2019: € 159.645.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2019: € 178.407.000
Financieel resultaat	Over 2019: € 5.828.000
Risico’s	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

Naam	**De Verkeersonderneming**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en havengebied van Rotterdam.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies. De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en MRDH. De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn VNO-NCW West, MKB Rotterdam Rijnmond, Deltalinqs, Ect, KPN, Erasmus Mc, Vopak, Van der Ent, Topmovers, Breeman, CGI, Hogeschool Rotterdam.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is lid van de Stuurgroep.
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2019: € 301.539
Vreemd vermogen	Per 31-12-2019: € 17.846.162
Financieel resultaat	Over 2019: € 48.880
Risico's	Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de raad van toezicht en de deelnemers van de Stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.
Beleidsvoornemens	De samenwerkingsovereenkomst met de Verkeersonderneming is verlengd t/m 2021 of zoveel eerder de nieuwe bereikbaarheidsorganisatie is ingeregeld. Tot dan tijd toetst de VO haar operaties aan de looptijd van de samenwerking.
	Ondertussen werken partijen aan moeder- en aan uitvoeringzijde aan de een nieuwe organisatie met (werktitel) samenwerkingsorganisatie Zuid Holland Bereikbaar.

Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

3.6 COVID-19

Programma 1 exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Het openbaar vervoer, één van de kerntaken van de MRDH, is door de COVID-19 pandemie hard geraakt. Er is sprake van een forse daling van de reizigersinkomsten. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de MRDH opbrengstverantwoordelijk zijn. Voor het jaar 2020 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Deze afspraken hebben geleid tot de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020, de Beschikbaarheidsvergoeding, die ervoor zorgt dat 93-95% van de kosten van de vervoerders worden vergoed. Zie in de toelichting van "Wat heeft het gekost" op programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer voor de financiële uitwerking hiervan.
Deze Beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer 2020 wordt verlengd tot 1 juli 2021. Voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021 biedt het Rijk perspectief op een aanvullende verlenging, waarbij sprake zal zijn van versobering. Verlenging geschiedt verder onder de voorwaarde dat decentrale overheden en vervoerders gezamenlijk uiterlijk 1 april 2021 een Transitieprogramma opstellen en indienen bij het Rijk. In dit Transitieprogramma worden maatregelen uitgewerkt die een positief financieel effect zullen hebben voor de korte termijn (tweede helft 2021, of begin 2022) maar ook voor de langere termijn.
Uitgangspunt is het OV-systeem, in de sterk gewijzigde kortere termijn context, op een goed niveau voor de reizigers van nu te houden en om te zorgen dat het OV-systeem naar de toekomst (weer) een goede rol kan pakken in het mobiliteitsaanbod in relatie tot verstedelijking, verduurzaming en leefbaarheid. Bestuurlijke keuzes zullen noodzakelijk zijn om te blijven zorgen voor financieel gezonde en toekomstbestendige vervoersbedrijven.

Verder lijkt het aannemelijk dat het Rijk verwacht dat de MRDH de exploitatievergoedingen ook in 2021 zal blijven uitkeren aan de vervoersbedrijven ook als er minder voor wordt gereden. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft op 25 mei 2020 besloten om het bovenstaande in ieder geval te doen voor de periode van 16 maart 2020 tot 1 juni 2020, waarin sprake was van veel minder aanbod aan OV. Dit was een voorwaarde van het Rijk om te komen tot de Beschikbaarheidsvergoeding 2020. Dit zal, na een nog te nemen bestuurlijk besluit hierover, geen impact hebben op de MRDH-begroting van 2021.

Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De effecten van COVID-19 op de mobiliteit worden wekelijks gemonitord op nationale schaal. Door het toevoegen van regionale panels geven wij deze landelijke monitor een meer regionaal karakter. Uit de landelijke monitor is gebleken dat het autoverkeer weer op het niveau is van voor de COVID-19 pandemie, maar meer gespreid is over de dag. Hierdoor is er tijdens de spits nauwelijks sprake van filevorming of vertraging. Uitvoeringsorganisaties als *Bereikbaar Haaglanden & Rijnland* en *De Verkeersonderneming* onderzoeken de mogelijkheden dit positieve effect te behouden. In 2020 hebben de wegbeheerders niet aangegeven dat COVID-19 effect heeft op de uitvoering van de projecten die zijn opgenomen in het investeringsprogramma verkeer en openbaar vervoer.

Programma 3 Economisch Vestigingsklimaat

Vanuit het programma Economisch Vestigingsklimaat is er gewerkt aan een pakket van projecten, onder de noemer *Sterker uit de crisis*. Deze projecten dragen zowel bij aan het economisch herstel als aan de transitie naar de nieuwe economie. Ze dragen bij aan de digitalisering van het midden- en kleinbedrijf, zorgtechnologie, productiesoevereiniteit in de maakindustrie en een leven lang ontwikkelen.

Naast het pakket *Sterker uit de crisis* wordt kennisdeling tussen gemeenten gestimuleerd over de economische gevolgen van de COVID-19 crisis. Dit middels een webpagina waarop gemeenten vragen kunnen stellen aan elkaar of informatie kunnen delen. Ook zijn er de afgelopen maanden webinars georganiseerd over diverse economische thema's.

Overhead/bedrijfsvoering

De eigen organisatie was al volledig ingericht om thuis te kunnen werken. Voor de ondersteuning van het personeel in het thuiswerken zijn wel de nodige thuiswerkproducten aangeschaft. Daarnaast is er besloten om een tijdelijke thuiswerkvergoeding uit te keren aan het personeel. Zie een verdere uitwerking in paragraaf 3.4.2 bedrijfsvoering.

Vanuit de MRDH-organisatie is het bestuur voortdurend meegenomen in alles wat er gebeurde rondom COVID-19 en de MRDH. Dit is gebeurd in de vorm van bestuurlijke updates waarin het managementteam van de MRDH de leden van het algemeen bestuur en de MRDH coördinatoren binnen de gemeenten op de hoogte bracht van de laatste ontwikkelingen rondom de MRDH.

Voor het taakveld Treasury en dan met name de financiering aan de vervoerbedrijven is onze inschatting dat het risicoprofiel niet wijzigt. Er is op dit moment geen sprake van een duurzame waardevermindering van de gefinancierde activa.
Voor onze risico inschatting verwijzen wij naar de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing.

Deel 2 Jaarrekening

Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten

4.1 Overzicht van baten en lasten per programma

Staat van baten en lasten	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020	Primaire begroting 2020	Realisatie 2019
Lasten					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	538.380.403	16.036.539	522.343.864	422.554.578	409.569.601
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	180.056.143	-67.960.676	248.016.819	284.006.738	264.540.397
Economisch Vestigingsklimaat	4.573.744	-844.258	5.418.002	4.964.600	5.148.601
Overhead	6.211.109	-357.387	6.568.496	6.541.500	6.841.115
Onvoorzien	0	0	0	0	0
Totaal lasten	**729.221.399**	**-53.125.783**	**782.347.181**	**718.067.416**	**686.099.714**
Baten					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	546.144.811	16.231.858	529.912.953	428.704.176	416.952.857
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	180.056.143	-67.960.676	248.016.819	284.006.738	264.540.397
Economisch Vestigingsklimaat	5.035.423	101.916	4.933.507	4.964.600	4.866.927
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	6.168.005	-357.387	6.525.392	6.541.500	6.401.421
Totaal baten	**737.404.382**	**-51.984.289**	**789.388.671**	**724.217.014**	**692.761.602**
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	**8.182.983**	**1.141.493**	**7.041.490**	**6.149.598**	**6.661.888**
Toevoeging aan reserves					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	7.569.089	0	7.569.089	6.149.598	6.737.208
Onttrekking aan reserves					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-163.030	364.569	-527.599	0	-721.368
Gerealiseerd resultaat	**776.924**	**776.924**	**0**	**0**	**646.048**

4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

4.2.1 Analyse afwijkingen

De verschillen tussen realisatie en begroot worden in de programmaverantwoordingen toegelicht in de hoofdstukken 2.1.3, 2.2.3, 2.3.3 en 2.4.2.

4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten

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

- Stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- Bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard. 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 baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Wel kunnen er incidenteel middelen aan de BDU worden toegevoegd voor specifieke projecten. De hiermee samenhangende lasten en baten dienen dan wel als incidenteel aangemerkt te worden. Dat geldt ook voor de projecten, die uit Europese subsidiefondsen worden bekostigd.

In de hiernavolgende tabel zijn voor de programma’s en het onderdeel Overhead de incidentele lasten en baten weergegeven:

Incidentele baten en lasten	Realisatie 2020				
Programma's	**Lasten**	**Baten**	**Dotaties**	**Onttrekkingen**	**Saldo**
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer					
Beschikbaarheidsvergoeding	€ 118.325.000	€ 118.325.000			€ -
Dotatie risicoreserve financiering			€ 7.569.089		€ -7.569.089
	€ 118.325.000	€ 118.325.000	€ 7.569.089	€ -	€ -7.569.089
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer					
Rotterdamsebaan	€ 44.686.773	€ 44.686.773			€ -
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	€ 5.853.739	€ 5.853.739			€ -
Beter benutten	€ 3.786.000	€ 3.786.000			€ -
St. Sebastiaansbrug	€ 3.022.079	€ 3.022.079			€ -
Onderzoek mobiliteitstransitie en het wegennet	€ 29.000	€ 29.000			€ -
	€ 57.377.591	€ 57.377.591	€ -	€ -	€ -
3. Economisch Vestigingsklimaat					
Project Bridge		€ 6.156			€ 6.156
	€ -	€ 6.156	€ -	€ -	€ 6.156
Overhead					
Doorbelasting werkplekken Bereik!		€ 43.857			€ 43.857
Doorbelasting overhead ABRI's		€ 48.206			€ 48.206
Interne kwaliteitsverhoging	€ 43.104			€ 43.104	€ -
	€ 43.104	€ 92.063	€ -	€ 43.104	€ 92.063
Totaal	**€ 175.745.695**	**€ 175.800.810**	**€ 7.569.089**	**€ 43.104**	**€ -7.470.870**

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

In het jaar 2020 heeft het Rijk een Beschikbaarheidsvergoeding uitgekeerd om de COVID-19 gevolgen te kunnen dekken. Het beschikte bedrag is € 118.325.000. In 2021 verwachten wij eveneens een incidentele vergoeding van het Rijk om de ontstane opbrengstenderving te kunnen dekken. Deze is nog niet voor het hele jaar toegezegd door het Rijk. In de gewijzigde begroting was er rekening gehouden met 80% van de Beschikbaarheidsvergoeding. In 2020 hebben we het gehele bedrag verantwoord.

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer
Het betreft incidentele baten en de daarbij behorende lasten voor projecten (Actieprogramma regionaal OV, Beter Benutten Vervolg, Onderzoek mobiliteitstransitie en het wegennet) waar het Rijk incidenteel een bijdrage voor levert via de BDU van € 11 miljoen. Aanvullend ontvangt de MRDH een bijdrage van het Rijk voor de Rotterdamse baan van € 44,7 miljoen. Tevens is vanuit Delft en de provincie Zuid-Holland een bijdrage voor de St. Sebastiaansbrug van € 3 miljoen ontvangen.

Programma 3: Economisch Vestigingsklimaat
De in bovenstaande tabel opgenomen baat betreft de laatste betaling van de EU subsidie BRIDGE. Het project is reeds in 2018 afgerond en met deze laatste betaling was in de begroting geen rekening gehouden (€ 6.156 meer incidentele baten gerealiseerd dan begroot).

Overhead
In 2019 zijn diverse werkzaamheden uitgevoerd met betrekking tot interne kwaliteitsverhoging. De afronding, op het gebied van bestuurszaken in de vorm van digitalisering van vergaderstukken en op het gebied van ICT in de vorm van informatieveiligheid, heeft in 2020 plaatsgevonden. Het samenwerkingsverband Bereik! is gehuisvest in het kantoorpand van de MRDH. De MRDH belast een bedrag door inzake het gebruik van werkplekken. Voor het ABRI project belast de MRDH een bedrag van de overhead in zowel personeel als materieel door aan het project.

4.2.3 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves

Structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves

	Begroot primair	Begroot na wijziging	Realisatie	Afwijking
Structurele onttrekkingen				
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat		484.495	119.926	-364.569
Totaal onttrekkingen	-	484.495	119.926	-364.569

4.2.4 WNT gegevens

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

Het bezoldigingsmaximum in 2020 voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is € 204.000. Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen tevens de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte.

De leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, bestuurscommissie Va, bestuurscommissie EV alsmede de secretarissen in 2020 zijn allen onbezoldigd.

WNT-gegevens Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

Gegevens 2020		
bedragen x € 1		**W. Hoogendoorn**
Functiegegevens		**secretaris-algemeen directeur**
Aanvang en einde functievervulling in 2020		1/1 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		1,00
Dienstbetrekking?		ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	168.056
Beloningen betaalbaar op termijn	€	21.882
Subtotaal	*€*	*189.938*
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	204.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€	-
Totale bezoldiging	**€**	**189.938**
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t.

Gegevens 2019		
bedragen x € 1		**W. Hoogendoorn**
Functiegegevens		**secretaris-algemeen directeur**
Aanvang en einde functievervulling in 2019		1/9 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		1,00
Dienstbetrekking?		ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	54.441
Beloningen betaalbaar op termijn	€	6.974
Subtotaal	*€*	*61.415*
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	64.312
Totale bezoldiging	**€**	**61.415**

WNT-gegevens Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking

bedragen x € 1	A.H.P. van Gils		B. Koopman	
Functiegegevens	**wnd secretaris-algemeen directeur**		**wnd secretaris-algemeen directeur**	
Kalenderjaar	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	N.v.t.	01/01 - 18/03	N.v.t.	18/03 - 30/08
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	N.v.t.	3	N.v.t.	6
Omvang van het dienstverband in uren per kalenderjaar	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum				
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	€ 193	€ 187	€ 193	187
Maxima op basis van de normbedragen per maand	N.v.t.	€ 71.400	N.v.t.	€ 155.400
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	N.v.t.	€ 172.600	N.v.t.	€ 155.400
Bezoldiging				
Werkelijk uurtarief lager dan het (gemiddeld) maximum uurtarief?	N.v.t.	ja	N.v.t.	ja
Bezoldiging in de betreffende periode	N.v.t.	€ 36.900	N.v.t.	€ 80.597
Bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	N.v.t.	€ 72.938	N.v.t.	€ 80.597
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Totale bezoldiging, exclusief BTW	**N.v.t.**	**€ 72.938**	**N.v.t.**	€ 80.597
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Hoofdstuk 5 Balans 2020

ACTIVA	31-12-2020	31-12-2019
Vaste activa (art. 33)		
Materiële vaste activa (art. 35)	**1.445.983**	**2.781.321**
Investeringen met economisch nut	1.445.983	2.781.321
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.126.494.386**	**1.159.195.013**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen	1.077.592.198	1.104.365.000
Overige langlopende leningen	48.901.187	54.829.012
Totaal vaste activa	**1.127.940.369**	**1.161.976.334**
Vlottende activa (art. 37)		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**232.239.459**	**286.964.395**
Vorderingen op openbare lichamen	45.506.517	46.175.575
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	183.144.212	238.435.119
Overige vorderingen	3.588.730	2.353.701
Liquide middelen (art. 40)	**3.548.767**	**2.076.171**
	3.548.767	2.076.171
Banksaldi		
Overlopende activa (art. 40a)	**138.984.410**	**126.693.342**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	117.371.734	106.439.433
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	21.612.676	20.253.909
Totaal vlottende activa	**374.772.636**	**415.733.908**
Totaal activa	**1.502.713.005**	**1.577.710.243**

PASSIVA	31-12-2020	31-12-2019
Vaste passiva (art. 41)		
Eigen vermogen (art. 42/43)	**30.206.327**	**22.023.344**
Algemene reserve	100.000	100.000
Bestemmingsreserves	29.329.403	21.277.296
Gerealiseerde resultaat	776.924	646.048
Vaste schulden met een rentetypische		
looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**1.127.554.201**	**1.160.252.620**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.126.475.889	1.159.174.308
Waarborgsommen	1.078.312	1.078.312
Totaal vaste passiva	**1.157.760.528**	**1.182.275.964**
Vlottende passiva (art. 47)		
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**12.071.662**	**33.186.127**
Overige schulden	12.071.662	33.186.127
Overlopende passiva (art. 49)	**332.880.815**	**362.248.152**
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	198.906.796	216.559.892
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	131.010.634	143.873.006
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	2.963.385	1.815.254
Totaal vlottende passiva	**344.952.477**	**395.434.279**
Totaal passiva	**1.502.713.005**	**1.577.710.243**

5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

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

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

Vaste activa

Materiële vaste activa
De materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs verminderd met de lineaire afschrijvingen. De verkrijgingsprijs omvat de inkoopprijs en de bijkomende kosten. De vervaardigingsprijs omvat de aanschaffingskosten van de gebruikte grond- en hulpstoffen en de overige kosten, welke rechtstreeks aan de vervaardiging kunnen worden toegerekend. In de vervaardigingsprijs kunnen voorts worden opgenomen een redelijk deel van de indirecte kosten en de rente over het tijdvak die aan de vervaardiging van het actief worden toegerekend; in dat geval vermeldt de toelichting dat deze kosten worden geactiveerd.

De eerste afschrijving start op 1 juli in het jaar van ingebruikname van de investering. De ontvangen investeringsbijdragen van derden zijn in één keer in mindering gebracht op de activering.

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

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

De volgende materiële vaste activa worden lineair afgeschreven in:
a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
c. 5 jaar: telefooninstallaties;
d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
e. 10 jaar: kantoormeubilair;
f. maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

Van een deelneming is krachtens artikel 1 lid e BBV sprake als de GR participeert in het aandelenkapitaal van een NV of BV. Participaties in het aandelenkapitaal van N.V.'s en B.V.'s (kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen in de zin van het BBV) zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs van de aandelen. Deelnemingen worden tegen de marktwaarde gewaardeerd indien de marktwaarde lager is dan de verkrijgings- of vervaardigingsprijs.

Vlottende activa

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar
De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden met de boekwaarde van vorderingen verrekend.

Liquide middelen
De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.

Overlopende activa
De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Eigen vermogen
Het eigen vermogen bestaat uit de reserve weerstandsvermogen EV, egalisatiereserve EV, de risicoreserve financieringen, de reserve interne kwaliteitsverhoging, de voorgestelde resultaatsbestemming en het nog te bestemmen resultaat volgens het overzicht van baten en lasten (de programmarekening). De bestemming van een reserve kan alleen door het algemeen bestuur veranderd worden. De opheffing van reserves dient door middel van een besluit van het algemeen bestuur plaats te vinden indien er vooraf geen einddatum is vastgelegd waarop de reserve komt te vervallen.

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

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar
Vlottende schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. De vlottende schulden hebben een rente typische looptijd van korter dan één jaar.

Overlopende passiva
De overlopende passiva zijn ook gewaardeerd tegen nominale waarde.

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

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

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

De OV subsidies die zijn verleend voor het jaar 2020, worden naar verwachting vanaf het derde kwartaal 2021 vastgesteld door de MRDH.

In 2020 zijn subsidies verleend en verkregen voor de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer vanuit de Regeling Specifieke Uitkering Beschikbaarheidsvergoeding. Deze worden door de vervoerders verantwoord in het derde kwartaal van 2021.

Verantwoording subsidiebedragen
De kaders voor het verlenen van subsidies binnen de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn vanaf 2018 vastgelegd in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018. Voor de bevoorschotting en afrekening van tot en met 2017 verleende subsidies is de Tijdelijke subsidieverordening Verkeer en Vervoer MRDH 2015 nog van kracht. Op basis daarvan waren de betreffende subsidieverordeningen van de voormalige stadsregio's in 2020 nog steeds van kracht.

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

De wijze van bevoorschotting van de subsidie voor grote projecten wordt per project bepaald en in de beschikking vermeld. Voor kleine projecten geldt dat er op verzoek, met een daarvoor bestemd formulier, eenmaal een voorschot van 50% van de subsidie kan worden gegeven, mits dit voorschot minimaal € 12.500 bedraagt. Een aanvraag tot vaststelling moet binnen 26 weken na gereedkomen van een project zijn ingediend. Deze moet vergezeld gaan van een eindrapportage inclusief accountantsverklaring (indien maximum subsidiebedrag meer dan € 50.000 bedraagt en er op basis van werkelijke kosten is beschikt), die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de

subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, waarna de subsidie kan worden vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.

De belangrijkste bepalingen ten aanzien van subsidieverlening, bevoorschotting en vaststelling op grond van de Tijdelijke subsidieverordening Verkeer en Vervoer MRDH 2015 luiden als volgt:

Regio Rotterdam: De subsidie wordt in beginsel bij de subsidievaststelling betaald. Er kan eenmaal een voorschot worden verleend. Een eerste voorschot van 50% van de subsidie wordt betaald nadat de aanvrager met een daarvoor bestemd formulier heeft laten weten dat met de uitvoering van het project is gestart. Als het project of programma is uitgevoerd dient men een eindverslag in, vergezeld van een schriftelijke verklaring van de opdrachtgever dat het werk of de maatregelen zijn uitgevoerd overeenkomstig het plan op grond waarvan de subsidie is verleend is.
Daarbij behoort een controleverklaring van de onafhankelijke accountant die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, waarna de subsidie kan worden vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.

Regio Haaglanden: De bestuurscommissie Vervoersautoriteit kan een voorschot verstrekken van 50% van het beschikte bedrag onder de voorwaarde, dat moet worden aangetoond dat tenminste 50% van het project is gegund. Een aanvraag tot vaststelling moet binnen 26 weken na ingebruikname of na afronding van een project zijn ingediend. Deze moet vergezeld gaan van een eindrapportage inclusief accountantsverklaring, zoals hiervoor beschreven.

In het verslagjaar verleende voorschotten worden als besteding in de exploitatie van dat jaar verantwoord, mits de daadwerkelijke projectvoortgang dat rechtvaardigt.

5.2 Toelichting op de balans

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa	*2020*	*€ 1.445.983*	*2019 € 2.781.321*

Materiele vaste activa met economisch nut

Materiele vaste activa met economisch nut	Boekwaarde 1-1-2020	(Des)Investering 2020	Afschrijving 2020	Bijdrage derden 2020	Afwaardering duurzame waardevermindering	Boekwaarde 31-12-2020
Machines, apparaten en installaties						
ABRI's						
Diverse investeringen	171.232	-	171.232	-	-	-
Diverse investeringen	668.291	-	668.291	-	-	-
Diverse investeringen	7.169	-	7.169	-	-	-
Diverse investeringen	254.729	-	169.819	-	-	84.910
Diverse investeringen	281.259	-	112.504	-	-	168.755
	1.382.680	**-**	**1.129.015**	**-**	**-**	**253.665**
Bedrijfsgebouw Westersingel						
Verbouwingskosten Westersingel	4.046	-	578	-	-	3.468
Verbouwingskosten Westersingel	923.791	-	123.172	-	-	800.619
Verbouwingskosten parkeerplaats	31.829	-	3.350	-	-	28.479
	959.666	**-**	**127.101**	**-**	**-**	**832.565**
Overige materiële vaste activa						
Meubilair	221.431	-	29.524	-	-	191.907
Meubilair	21.175	-	2.491	-	-	18.684
Meubilair	107.416	-	11.307	-	-	96.109
ICT	15.082	-	15.082	-	-	-
ICT	20.565	-	13.710	-	-	6.855
Bekabeling	53.306	-	7.107	-	-	46.198
	438.975	**-**	**79.222**	**-**	**-**	**359.753**
Totaal materiële vaste activa met economisch nut	**2.781.321**	**0**	**1.335.337**	**0**	**0**	**1.445.983**

In maart 2014 heeft het Stadsgewest Haaglanden een overeenkomst met de gemeente Den Haag gesloten voor de aanleg en het onderhoud van haltevoorzieningen in de gemeenten Den Haag, Westland, Delft en Midden-Delfland. Daarin is vastgelegd, dat alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) voor een periode van tenminste 15 jaar aan het Stadsgewest Haaglanden in economisch eigendom zijn overgedragen. Per 1 januari 2015 zijn deze rechten onverkort overgedragen aan de MRDH. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. Deze kosten worden geheel gefinancierd door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. In de loop van 2018 is het beheer en onderhoud van de abri's aan de HTM overgedragen.

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

In 2017 is de MRDH verhuisd van Den Haag naar Rotterdam. Eind 2016 is er een start gemaakt met het opstellen van plannen voor de verbouwing van het pand en vanaf 2017 heeft de daadwerkelijke verbouwing plaatsgevonden. De gemaakte kosten hiervan zijn geactiveerd en worden vanaf 2017 afgeschreven. In 2019 zijn er werkzaamheden verricht aan de parkeerplaats, terras en fietsenstalling. In 2020 zijn er geen investeringen gedaan in en om het bedrijfsgebouw.

De overige materiele vaste activa bestaan uit investeringen in zowel meubilair als ICT faciliteiten. In 2020 hebben er geen investeringen plaatsgevonden op het gebied van meubilair en faciliteiten op ICT gebied.

Financiële vaste activa

Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen *2020 € 1.001* *2019 € 1.001*

	Boekwaarde per 31-12-2019	Investeringen	Desinvesteringen	Boekwaarde per 31-12-2020
HTM Personenvervoer N.V.	1	-	-	1
RET N.V.	1.000	-	-	1.000
Totaal	**1.001**	**-**	**-**	**1.001**

In 2016 heeft de MRDH één aandeel aangekocht van HTM personenvervoer N.V. en van RET N.V.

Er is zeggenschap verkregen over RET en HTM in de vorm van één aandeel van voornoemde vennootschappen. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 was dit nodig om de inbesteding van het railvervoer aan beide bedrijven mogelijk te maken. Op basis van juridische adviezen (en contra-advies) is gekozen voor een zo licht mogelijke vorm van zeggenschap, waarbij de risico's voor de MRDH nihil zijn. Aan deze zeggenschap zijn bijzondere rechten gekoppeld. Over een aantal onderwerpen vindt namelijk besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats op basis van unanimiteit. Het betreft onder meer het goedkeuren van de begroting, het vaststellen van de statuten en het benoemen van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen. De MRDH heeft bij een aantal besluiten feitelijk het vetorecht.

Leningen aan deelnemingen *2020 € 1.077.592.198* *2019 € 1.104.365.000*

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

	Stand per 31-12-2019	Opgenomen in 2020	Aflossing in 2020	Stand per 31-12-2020
Leningen aan deelnemingen	1.104.365.000	92.661.125	119.433.927	1.077.592.198
Totaal	**1.104.365.000**	**92.661.125**	**119.433.927**	**1.077.592.198**

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

Overige langlopende leningen *2020* *€ 48.901.187* *2019* *€ 54.829.012*

Op grond van een daartoe eind 2017 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van nieuwe investeringen betreffende bussen van EBS, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de bus concessie worden vergoed.

	Stand per 31-12-2019	Opgenomen in 2020	Aflossing in 2020	Stand per 31-12-2020
Overige langlopende leningen	54.829.012	-	5.927.825	48.901.187
Totaal	**54.829.012**	**0**	**5.927.825**	**48.901.187**

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

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

Vorderingen op openbare lichamen *2020* *€ 45.506.517* *2019* *€ 46.175.575*

Belastingdienst (€ 44,3 miljoen)
De grootste vordering op deze balanspost betreft het BTW Compensatiefonds over 20120 van € 44,3 miljoen. Het bedrag van het BTW Compensatiefonds over 2020 wordt op 1 juli 2021 ontvangen.

Overige posten (€ 1,2 miljoen)
De overige posten bestaan uit vorderingen op het Rijk ad € 275k en op gemeenten ad € 932k. De vorderingen betreffen doorbelastingen van gedetacheerd personeel, bijdragen aan projecten en doorschuif BTW Economisch Vestigingsklimaat.

Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar *2020 € 183.144.212* *2019 € 238.435.119*

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

Ruimte drempelbedrag Schatkist bankieren 2020 Bedragen x € 1.000	Q1	Q2	Q3	Q4
Drempelbedrag 0,75% van de begroting	5.386	5.386	5.386	5.386
Gemiddelde per kwartaal	2.463	2.922	2.861	2.653
Ruimte onder drempelbedrag	2.210	1.813	2.596	2.550

Overige vorderingen	*2020*	*€ 3.588.730*	*2019*	*€ 2.353.701*

De grootste vordering betreft de afrekening reclame opbrengsten ABRI's (€ 2,7 miljoen) over de kwartalen 2, 3 en 4 van 2020.

De overige vorderingen betreffen vorderingen op vervoerders inzake de bijdrage aan het Marketingplatform ad € 555k, doorbelasting van projecten aan het Havenbedrijf Rotterdam ad € 278k en diverse doorbelastingen van kosten ad € 84k.

Liquide middelen

Banksaldi	*2020*	*€ 3.548.767*	*2019*	*€ 2.076.171*

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Overlopende activa

De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen

2020 € 117.371.734 *2019 € 106.439.433*

	Stand per 31-12-2019	Toevoegingen	Ontvangen bedragen	Stand per 31-12-2020
het Rijk	40.049.146	159.650.904	136.927.179	62.772.871
Overige Nederlandse overheidslichamen	66.390.287	11.924.245	23.715.669	54.598.863
Totaal	**106.439.433**	**171.575.149**	**160.642.848**	**117.371.734**

Het verloop van deze post ziet er als volgt uit:

Omschrijving project	stand per 31.12.2019	Toevoegingen/ Toename	Ontvangen bedragen/ Afname	Stand per 31.12.2020
Rotterdamsebaan	40.049.146	41.325.904	42.267.179	39.107.871
Specifieke uitkering beschikbaarheidvergoeding regionale OV bedrijven	0	118.325.000	94.660.000	23.665.000
Totaal Rijk	**40.049.146**	**159.650.904**	**136.927.179**	**62.772.871**
A13/A16	58.405.772		11.681.154	46.724.618
Sterroute fiets Den Haag binnenstad	1.021.349		1.021.349	-
Systeem Sneltramtraject	2.652.422		2.652.422	-
Rotonde Monster	1.103.541		1.103.541	-
Regiotaxi	3.207.203	3.069.256	3.207.203	3.069.256
Sebastiaanbrug	0	7.072.080	4.050.000	3.022.080
Overige projecten kleiner dan € 1 mln	0	1.782.909		1.782.909
Totaal overige Nederlands overheidslichaam	**66.390.287**	**11.924.245**	**23.715.669**	**54.598.863**
Totaal	**106.439.433**	**171.575.149**	**160.642.848**	**117.371.734**

Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen
2020 € 21.612.676 2019 € 20.253.909

De balanspost overige nog te ontvangen bedragen en vooruitbetaalde bedragen bestaat uit een grote verscheidenheid aan vooruitbetaalde kosten en/of nog te ontvangen gelden. Het saldo per ultimo 2020 van de post Overlopende activa wordt met name veroorzaakt door de volgende posten:

Rente op verstrekte leningen	€ 8,2 miljoen
Vennootschapsbelasting jaren 2017 t/m 2020	€ 6,5 miljoen
Opslag op verstrekte leningen	€ 4,0 miljoen
Reclame afdrachten Q4 2020	€ 1,2 miljoen
Samenwerkingsverband DOVA	€ 1,0 miljoen
Overige posten	€ 0,7 miljoen
Totaal	**€ 21,6** miljoen

Eigen vermogen

Het eigen vermogen van de MRDH bestaat uit de Algemene reserve, de bestemmingsreserves en het gerealiseerde resultaat. De Algemene reserve is dat deel van het vermogen waar de MRDH vrij over kan beschikken. Het dient om financiële tegenvallers op te vangen.

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

Specificatie van het eigen vermogen:

	Boekwaarde 31-12-2020	Boekwaarde 31-12-2019
Algemene reserve	100.000	100.000
Bestemmingsreserve	29.329.403	21.277.296
Gerealiseerd resultaat	776.924	646.048
Totaal	30.206.327	22.023.344

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

	Balanswaarde per 31-12-2019	Resultaats-bestemming 2019	Toevoegingen 2020	Onttrekkingen 2020	Vrijval 2020	Balans-waarde per 31-12-2020
Reserve weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat	100.000					100.000
Algemene reserve	**100.000**					**100.000**
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	3.771.371			119.926		3.651.445
Risicoreserve financieringen	17.462.821	646.048	7.569.089			25.677.958
Reserve interne kwaliteitsverhoging	43.104			43.104		0
Bestemmingsreserves	**21.277.296**	**646.048**	**7.569.089**	**163.030**		**29.329.403**
Gerealiseerd resultaat	646.048	-646.048	776.924			776.924
Totaal	**22.023.344**	**0**	**8.346.013**	**163.030**		**30.206.327**

Reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat

De reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat is uitsluitend bestemd voor de dekking van bedrijfsrisico's van het programma Economisch Vestigingsklimaat (weerstandscapaciteit). De reserve is gevormd naar aanleiding van het besluit van het algemeen bestuur van 9 december 2015.

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat

Deze reserve is in 2015 ingesteld om de volgende redenen:

- omdat in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De doorloop en daarmee samenhangende kosten kunnen voor bepaalde grote projecten een onevenredig beslag op de begroting voor het volgende jaar leggen;
- omdat het niet opportuun is om relatief geringe begrotingsoverschotten af te rekenen met 23 gemeenten.

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat		Bedrag
Stand per 1 januari 2020		3.771.371
	Toevoegingen	-
	Onttrekkingen	119.926
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2020		3.651.445

Voorstel is om het gerealiseerde resultaat van € 581.605 toe te voegen aan de Egalisatiereserve. Zie verder de toelichting op de programma-financiën van hoofdstuk 2.3 Economisch vestigingsklimaat.

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. In hoofdstuk 3.1 (Weerstandsvermogen en risicobeheersing) wordt uitgebreid toegelicht welke gekwantificeerde risico's hiermee worden afgedekt en hoe deze reserve wordt opgebouwd.

Risicoreserve financieringen		Bedrag
Stand per 1 januari 2020		17.462.821
	Toevoegingen	8.215.137
	Onttrekkingen	-
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2020		25.677.958

Reserve interne kwaliteitsverhoging

Deze reserve is in 2017 ingesteld om een aantal kwaliteitsverbeteringen te realiseren, waarvoor in de huidige budgetten geen ruimte is. Het AB heeft in de 1e bestuursrapportage 2018 besloten om het nog te bestemmen resultaat toe te voegen aan deze reserve. In 2019 heeft er een onttrekking aan de reserve plaatsgevonden. In 2019 is het grootste deel van de werkzaamheden gedaan. De afronding heeft plaatsgevonden in 2020 waardoor het restant is onttrokken aan de reserve.

Reserve interne kwaliteitsverhoging	Bedrag
Stand per 1 januari 2020	43.104
Toevoegingen	-
Onttrekkingen	43.104
Vrijval	-
Stand per 31 december 2020	-

Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	*2020 € 1.126.475.889*	*2019 € 1.159.174.308*

De totale rentelast voor het boekjaar 2020 voor de vaste schulden bedraagt € 13.123.831 (2019: € 14.808.277).

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

	Schuld per 31-12-2019	Verstrekt in 2020	Aflossing in 2020	Schuld per 31-12-2020
Leningen Bank Nederlandse Gemeenten	781.327.641	47.661.122	90.032.874	738.955.889
Leningen De Nederlandse Waterschapsbank	377.846.667	45.000.000	35.326.667	387.520.000
Totaal	**1.159.174.308**	**92.661.122**	**125.359.541**	**1.126.475.889**

Waarborgsommen	*2020 € 1.078.312*	*2019 € 1.078.312*

De exploitatie van de reclamevitrines in de haltevoorzieningen is belegd bij een derde partij waar een overeenkomst mee is afgesloten. In de overeenkomst tussen de Concessiehouder (Exterion) en Concessieverlener (MRDH) is opgenomen dat de Concessiehouder bij aanvang van de overeenkomst verplicht is een bedrag gelijk aan drie maanden concessieafdracht gebaseerd op het aantal beschikbare reclamevitrines als garantie te betalen aan de Concessieverlener. Na afloop van de overeenkomst (5-jarig) wordt dit bedrag door de Concessieverlener teruggestort.

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

Overige schulden *2020 € 12.071.662* *2019 € 33.186.127*

Schulden aan derden

Gemeenten	€	3.637.947
Rijk	€	1.181.462
Overige	€	6.399.392
Totale schuld	€	11.218.801

De schulden aan de gemeenten bestaan voornamelijk uit afrekeningen van projecten of declaraties van lopende projecten. Voor het Rijk bestaat het uit nog te betalen kosten voor samenwerkingsverbanden. De schulden aan overige bestaan uit bedragen voor diverse projecten zoals Frequentieverhoging E-lijn, bijdrage aan samenwerkingsverbanden, voorschot bedragen BTW inzake Exploitatie van vervoerders en doorbelasting van gemaakte uren door inhuur.

Te betalen belastingen *2020 € 852.861* *2019 € 277.852*

BTW ondernemer	€ 332.758
Loonheffing	€ 520.103

De BTW-afrekening over 2020 vindt in januari 2021 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2020, die conform de richtlijnen per kwartaal in 2020 en januari 2021 zijn ingediend.

De loonheffing betreft de aangifte over december 2020 en loopt in januari 2021 in zijn geheel af.

Overlopende passiva

Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume 2020 € 198.906.796 2019 € 216.559.892

	Stand per 31-12-2019	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2020
Nog te betalen kosten projecten	150.473.906	106.989.924	150.812.207	106.651.623
Nog te betalen concessies	54.721.156	42.772.703	17.794.253	79.699.606
Nog te betalen kosten overig	11.364.830	11.844.634	10.653.897	12.555.567
Totaal	**216.559.892**	**161.607.261**	**179.260.357**	**198.906.796**

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

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

Subsidieontvanger	Project	stand 1-1-2020	voortgang 2020/ lasten 2020	Uitgekeerd voorschot boekjaar 2020	vrijval tlv exploitatie	stand 31-12-2020
Gemeente Den Haag	Rotterdamsebaan (vh Trekvliettrace)	€ 73.735.324	€ 82.862.733	€ 111.974.781	€ -	€ 44.623.276
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Komkommerweg fase 1	€ 2.443.200	€ -	€ 2.443.200	€ -	€ -
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Oostelijke Randweg fase 2	€ 750.000	€ 500.000	€ 1.250.000	€ -	€ -
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Komkommerweg fase 2	€ 670.733	€ -	€ 670.733	€ -	€ -
Gemeente Den Haag	Knooppuntontwikkeling Den Haag Hollands Spoor - fietsparkeren	€ 1.960.000	€ 490.000	€ -	€ -	€ 2.450.000
Gemeente Den Haag	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen	€ 1.092.325	€ 121.369	€ -	€ -	€ 1.213.694
Gemeente Den Haag	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringsveld	€ -	€ 1.611.933	€ -	€ 1.021.349	€ 590.584
Provincie Zuid-Holland	Rontonde Monster	€ -	€ 1.765.666	€ -	€ 1.103.541	€ 662.125
Gemeente Den Haag	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Den Haag (QW)	€ 1.032.482	€ 114.720	€ -	€ 184.702	€ 962.500
Gemeente Delft	Subs. Herinrichting Reinier de Graafweg	€ 1.071.739	€ 1.990.372	€ 1.531.056	€ -	€ 1.531.056
RET NV	Uitvoering aanpassing in/uitgangen metrostation Dijkzigt	€ 3.154.750	€ -	€ -	€ 404.750	€ 2.750.000
Gemeente Den Haag	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	€ 2.666.550	€ 1.777.700	€ 2.222.125	€ -	€ 2.222.125
Gemeente Den Haag	Herinrichting busplatform Den Haag (HGL-BBV-004)	€ 3.349.500	€ -	€ 3.349.500	€ -	€ -
Gemeente Den Haag	Subs. prj. Vrijliggend fietspad Madesteinweg	€ 530.980	€ 1.379.020	€ 955.000	€ -	€ 955.000
Gemeente Rotterdam	KTA8 Adaptief Filemanagementstsysteem Maastunnel	€ 1.334.842	€ 536.159	€ 1.871.001	€ -	€ -
RET NV	Keerspoor Randstadrail Frequentie verhogen E-lijn keerspoor	€ -	€ 7.077.500	€ 4.476.321	€ -	€ 2.601.179
Gemeente Zoetermeer	Bleizo HOV-baan	€ 1.467.910	€ -	€ -	€ -	€ 1.467.910
Gemeente Den Haag	Noordwestelijke Hoofdroute fase 1 Vrijenhoeklaan-Sportlaan	€ 1.483.250	€ -	€ -	€ -	€ 1.483.250
Havenbedrijf Rotterdam	Blackspot Maasvlakte kruisingen Dardanellenstraat	€ 1.150.000	€ -	€ 1.150.000	€ -	€ -
Gemeente Rotterdam	Subs. prj. aanleg H6 weg	€ 2.538.739	€ 1.290.000	€ -	€ -	€ 3.828.739
Gemeente Hellevoetsluis	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	€ -	€ 53.775	€ -	€ -	€ 53.775
Stichting Verkeersonderneming	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport (RTHA) (KTA2019-12c)	€ -	€ 788.233	€ 1.418.811	€ (630.578)	€ -
De Verkeersonderneming	Marktplaats voor mobiliteit en gebieds- en werkgeversaanpak (KTA2019-11b)	€ 2.100.000	€ -	€ -	€ -	€ 2.100.000
RET NV	Subs. Zonnepanelen metrostations	€ -	€ 555.000	€ 925.000	€ (370.000)	€ -
Gemeente Lansingerland	Fietsveilige rotondes	€ -	€ 1.499.500	€ -	€ -	€ 1.499.500
Gemeente Rotterdam	Tramkeerlus Wilhelminaplein	€ -	€ 3.224.250	€ -	€ -	€ 3.224.250
Gemeente Krimpen ad Ijssel	Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2 (grote Kruising)	€ -	€ 5.351.125	€ -	€ -	€ 5.351.125
Gemeente Hellevoetsluis	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	€ 817.500	€ 272.500	€ 1.090.000	€ -	€ 0
Min. van Infrastructuur en Milieu	P+R clusterborden realisatie (QWRV)	€ 1.290.812	€ -	€ -	€ -	€ 1.290.812
RET NV	Systeemsprong Sneltramtraject	€ -	€ 5.080.100	€ -	€ 2.652.442	€ 2.427.658
Gemeente Den Haag	NRR - lijn 15 deel Den Haag en Pijnacker deel 2	€ 5.759.421	€ -	€ 26.963	€ -	€ 5.732.458
Gemeente Den Haag	NRR - HollandSpoor-Centraal Station	€ 4.867.761	€ -	€ -	€ -	€ 4.867.761
Gemeente Den Haag	Tramlijn 1	€ 3.463.727	€ -	€ -	€ -	€ 3.463.727
Gemeente Den Haag	NRR - lijn 9 Wouwermanstraat- Vrederust	€ 3.067.460	€ -	€ -	€ -	€ 3.067.460
Gemeente Den Haag	NRR - lijn 9 Halte Zwarte Pad	€ 2.112.286	€ -	€ 139.606	€ 1.972.680	€ -
Gemeente Den Haag	NRR - lijn 9 deelproject PSG-KIG	€ 2.018.057	€ -	€ -	€ -	€ 2.018.057
Gemeente Den Haag	NRR - lijn 9 Nieuwe Parklaan	€ 1.886.141	€ -	€ 681.606	€ 1.204.535	€ -
Gemeente Den Haag	NRR - Keerlus Madurodam	€ 1.539.982	€ -	€ 433.498	€ 1.106.484	€ -
Gemeente Den Haag	Tramlijn 19 Delft - Tailtrack Campus Zuid	€ 1.016.100	€ -	€ 1.016.100	€ -	€ -
Gemeente Den Haag	NRR -onderstation Soestdijksekade	€ 1.008.396	€ -	€ 1.008.396	€ -	€ -
Gemeente Den Haag	NRR - kleiner dan 1 mln.	€ 6.745.643	€ -	€ 6.940.006	€ 3.016.137	€ (3.210.500)
Diverse gemeenten	AROV - kleiner dan 1 mln.	€ 3.099.928	€ -	€ -	€ 4.950.681	€ (1.850.753)
Diverse gemeenten	Overig - kleiner dan 1 mln.	€ 9.248.369	€ 26.486	€ -	€ -	€ 9.274.855
Totaal		**€ 150.473.906**	**€ 118.368.142**	**€ 145.573.702**	**€ 16.616.724**	**€ 106.651.623**

De te betalen concessies hebben betrekking op de laatste 5% van de jaarlijkse subsidie die we pas beschikbaar stellen als de vervoerders aan hun verplichtingen hebben voldaan.

Onderstaand een tabel met een overzicht per concessie.

	Stand per 01.01.2020	Beschikking Toename	Uitgekeerde voorschotten Afname	Uitgekeerd voorgaande jaren Afname	Vaststelling voorgaande ten laste exploitatie	Vaststelling voorgaande vrijval tgv exploitatie	overige mutaties	stand per 31.12.2020
Rail concessie RET								
- Jaar 2020		179.575.054	170.228.240				50.001	9.396.815
- Jaar 2019	8.744.402							8.744.402
- Jaar 2018	8.686.588							8.686.588
- Jaar 2017	9.047.958				621.820			9.669.778
- Jaar 2016	5.700.000			6.869.143	1.169.143			0
Rail concessie HTM								
- Jaar 2020		121.806.935	115.716.599					6.090.336
- Jaar 2019	7.039.808							7.039.808
- Jaar 2018	6.932.449			106.757		6.803.395	-22.297	0
RET Bus concessie								
- Jaar 2020		33.814.997	32.124.251					1.690.746
- Jaar 2019	5.013.056			5.395.495	696.294		-313.855	0
Concessie water fast Ferry								
- Jaar 2020	0	1.111.859	1.111.859					0
HTM bus concessie								
- Jaar 2020		16.699.269	15.864.304					834.965
- Jaar 2019	599.552							599.552
- Jaar 2018	705.524							705.524
Bus concesssie regio Haaglanden								
- Jaar 2020		19.044.449	18.092.224					952.225
- Jaar 2019	640.829							640.829
- Jaar 2018	1.106.720			1.321.086	214.366			0
Ov concessie Voorne -Putten								
- Jaar 2020		9.618.147	9.137.232					480.915
- Jaar 2019	463.980							463.980
OV concessie ov water Heijplaat (Havenbedrijf)								
- Jaar 2020		1.154.812	1.154.812					0
- Jaar 2018	35.144						-2.148	32.996
- Jaar 2017	5.138							5.138
Parkshuttle connexxion								
- Jaar 2020		658.671	658.671					0
- Jaar 2019	8							8
Totaal	**54.721.156**	**383.484.193**	**364.088.192**	**13.692.481**	**2.701.623**	**6.803.395**	**-288.299**	**56.034.606**
Restant nog door te betalen 20% Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer								23.665.000
								79.699.606

De post nog te betalen kosten overige bestaat voor het grootste gedeelte uit nog te betalen rente op de opgenomen leningen ad € 8,2 miljoen. Verder bestaat de post uit afrekeningen inzake het ABRI project ad € 3,3 miljoen, projectvoortgang en nog te betalen kosten voor het programma Economisch Vestigingsklimaat ad € 0,6 miljoen en overige nog te betalen facturen ad € 0,2 miljoen. Deze kosten zullen allen begin 2021 betaald worden.

De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren *2020 € 131.010.634* *2019 € 143.873.006*

	Stand per 31-12-2019	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2020
het Rijk	139.977.655	524.516.277	533.483.298	131.010.634
Overige Nederlandse overheidslichamen	3.895.351	-	3.895.351	-
Totaal	**143.873.006**	**524.516.277**	**537.378.649**	**131.010.634**

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

In het verleden kreeg de MRDH van de Haaglanden-gemeenten een inwonerbijdrage ten behoeve van het Mobiliteitsfonds regio Den Haag. Deze inleg kwam uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. In 2011 is besloten deze bijdrage (€ 9,148 per inwoner, prijspeil 2014) in stand te houden tot en met 2017. Conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 is er met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer geheven. Het mobiliteitsfonds is in de daarop volgende jaren afgebouwd door onttrekkingen ter dekking van kosten die hiervoor in aanmerking komen. In 2020 zijn de laatste onttrekkingen uit het fonds gedaan en is het fonds per 31-12-2020 nihil.

Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen *2020 € 2.963.385* *2019 € 1.815.254*

	Stand per 31-12-2019	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2020
Samenwerkingsverband Bereik!	1.448.119	64.273	166.428	1.345.964
InnOVatiefonds	70.230	705.208		775.438
Marketingplatform	-	488.875		488.875
Te betalen premie reparatie 3e WW-jaar	8.689	4.679	-	13.368
Netto salarissen	-	740	-	740
Vooruitontvangen borgstellingen	-	189.000	-	189.000
Realisatie verbinding Haventransferium	150.000	150.000	150.000	150.000
Nachtmetro	138.216	-	138.216	-
Totaal	**1.815.254**	**1.602.775**	**454.644**	**2.963.385**

BEREIK! is een samenwerkingsverband van wegbeheerders in de MRDH regio dat projecten uitvoert of laat uitvoeren om de mobiliteit van het (auto)verkeer te bevorderen.

InnOVatiefonds
De InnOVatieroute is een initiatief van HTM, RET en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). We dagen partijen uit om innovatieve oplossingen te vinden voor de uitdagingen in het OV van morgen. We zoeken naar vernieuwende ideeën voor duurzaamheid, kostenefficiëntie of een fijnere reisbeleving voor het regionaal openbaar vervoer. Hoe kunnen we trams, bussen en metro's beter benutten? Of hoe maken we ons aanbod aantrekkelijker? Hoe gaan we slimmer om met beheer en onderhoud?

De InnOVatieroute zet OV-vraagstukken uit waarop startups en andere geïnteresseerden kunnen inschrijven. De beste oplossingen worden begeleid en krijgen de kans om een pilot te starten bij de vervoerbedrijven HTM en/of RET.

Het Marketingplatform is het platform van alle OV-bedrijven in de MRDH om samenwerking op het gebied van marketing te bevorderen. MRDH is voorzitter en tevens secretaris van het platform. Deelname van de OV bedrijven aan het platform en een financiële bijdrage zijn verplicht. Dit is vastgelegd in de concessieafspraken. Op dit moment nemen RET, HTM, EBS en Aquabus B.V. deel aan dit platform. Jaarlijks wordt een programmaplan van gezamenlijke marketingactiviteiten vastgesteld en uitgevoerd.

5.3 Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, projecten > € 1 miljoen	€	35.452.000
Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, projecten < € 1 miljoen	€	50.464.000
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies	€	4.163.076.000
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, overig	€	4.446.250
Programma Economisch Vestigingsklimaat	€	3.680.202
Bedrijfsvoering	€	3.368.641
Totaal	€	4.260.487.093

De verplichtingen van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn inclusief de meerjarige verplichting voor grotere investeringen. Het betreft aangegane meerjarige verplichtingen voor diverse project, waaronder: systeemsprong Sneltramtraject, Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2, verkeersprojecten Hoek van Holland en Frequentie E-lijn randstadrail.

De bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer opgenomen verplichtingen betreffen voornamelijk exploitatiebijdragen. Het leeuwendeel daarvan bestaat uit de verplichte concessies van de Rail (€ 3,2 miljard) en de Busconcessies (€ 1,0 miljard).
De overige verplichtingen van Exploitatie verkeer en openbaar vervoer bestaan uit aangegane meerjarige verplichtingen voor studie en onderzoek.

Deze verplichtingen worden vanaf 2021 uit het BDU fonds en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU bekostigd.

Naast de hiervoor genoemde verplichtingen zijn ten behoeve van de financiering van railinvesteringen ook borgstellingen verleend voor rechtstreeks aan HTM en RET verstrekte leningen. Het betreft een aan de Europese Investeringsbank verstrekte borgstelling voor een lening van € 108 miljoen aan RET en aan de Rabobank en BNG Bank verstrekte borgstellingen voor vijf verstrekte leningen aan HTM tot een totaal bedrag van € 1,3 miljoen. Een specificatie van de verstrekte borgstellingen is opgenomen in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury). De hiermee samenhangende aan voornoemde OV-bedrijven te vergoeden kapitaallasten worden bekostigd uit de fondsen van de Vervoersautoriteit MRDH.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen die per jaareinde 2020 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan bestaan uit drie onderdelen:

1. Het betreft voor het grootste deel vanaf 2016 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH. De stand van de niet uit de balans blijkende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt per jaareinde 2020 € 3.013.778. Dekking van deze verplichtingen vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat.

2. Ten laste van de begroting 2020 en eerder, onderdeel programmabudget, zijn tot en met 2020 een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat per jaareinde 2020 om een bedrag van € 262.674.
    - Dekking: Inwonerbijdrage EV 2020.
3. In 2020 is een meerjarige subsidie van € 570.000 verleend aan YES!Delft. De in 2020 bestede jaarschijf bedraagt € 166.250. De niet uit de balans blijkende verplichting bedraagt € 403.750. Dekking van deze verplichting vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen voor bedrijfsvoering bestaan uit diverse huurovereenkomsten en jaargrensopdrachten. Begin 2017 is de huurovereenkomst voor het bedrijfspand aan de Westersingel 12 te Rotterdam gesloten voor de duur van 10 jaar ingaande op 1 maart 2017.

5.4 Gebeurtenissen na balansdatum

Het COVID-19 (Corona) virus heeft geen financiële gevolgen voor de jaarrekening 2020, maar kan wel gevolgen hebben voor de begroting 2021 en mogelijk voor de jaren daarna. Hoe groot de financiële impact zal zijn is nu onmogelijk te bepalen. We monitoren onze risico's en die van onze partners voortdurend. De huidige BVOV vergoeding voor de eerste helft van 2021 houdt rekening met eventuele lagere reizigersopbrengsten als zich een derde golf mocht voordoen. Het Rijk past dat verschil bij. Het transitieprogramma dat aan het Rijk aangeboden wordt geeft inzicht in de problematiek en hoe we het openbaar vervoer weer klaar voor de toekomst kunnen maken. Onze organisatie loopt geen risico voor de continuïteit. We bewaken onze liquiditeitspositie goed en nemen zo nodig maatregelen om onze taken gedurende deze crisis zo goed mogelijk te blijven uitvoeren.

Welk effect hebben de Rijksmaatregelen financieel voor de vervoersbedrijven?

Doordat de Rijksoverheid heeft uitgesproken het noodzakelijk te vinden dat de dienstverlening van het openbaar vervoer ook in deze bijzondere omstandigheden wordt doorgezet, lopen veel kosten voor de vervoersbedrijven door. Er zijn extra kosten als gevolg van de maatregelen, zoals intensivering van de schoonmaak. Nu het gebruik van het openbaar vervoer sterk is teruggelopen, zijn ook de reizigersinkomsten fors minder. In 2020 heeft het Rijk een beschikbaarheidsvergoeding uitgekeerd ter hoogte van 93-95% van de kosten van de vervoerders verminderd met de verkregen reizigersopbrengsten en de subsidies. Het is onzeker in hoeverre en met welke snelheid het gebruik van het openbaar vervoer zich zal herstellen nadat de maatregelen zijn ingetrokken.

MRDH voert met DOVA, OV-NL (belangenvereniging van vervoersbedrijven in Nederland), en het Rijk (IenW, EZK) gesprekken. Doel van deze gesprekken is om met de classificatie van het openbaar vervoer als vitale sector de bijdrage van het Rijk te continueren voor het hele jaar 2021 en wellicht ook de volgende jaren teneinde een duurzame bedrijfsvoering en daarmee dienstverlening voor de reiziger te kunnen blijven bieden.

Welke effecten heeft deze crisis op de financiën van de MRDH?

MRDH is in overleg met de vervoerders. Wanneer er maatregelen nodig zijn die invloed hebben op de begroting van de MRDH dan zullen hiervoor de gebruikelijke procedures worden doorlopen.

Deel 3 Overige gegevens

Hoofdstuk 6 Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 9 juli 2021;

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

Besluit:

1. De jaarstukken 2020 vast te stellen met een resultaat van € 776.924.
2. Akkoord te gaan om € 195.319 vanuit het resultaat toe te voegen aan de Risicoreserve financieringen.
3. Akkoord te gaan om € 581.605 vanuit het resultaat toe te voegen aan de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat.
4. De reserve interne kwaliteitsverhoging op te heffen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 9 juli 2021van het algemeen bestuur.

de voorzitter,	de secretaris,
Ahmed Aboutaleb	Wim Hoogendoorn

Bijlage 1 Verantwoording 2020 conform SiSa

Definitief SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2020 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 12 februari 2021								
IenW	**E27A**	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)** Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/01*	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/02*	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/04*	Correctie over besteding (T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/05*	Eindsaldo/-reservering (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/06*
			€ 139.977.656	€ 524.516.277	€ 0	€ 554.201.746	-€ 20.718.446	€ 131.010.633
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen **Omschrijving** *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E27A/07*	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU **Bedrag** *Aard controle R* *Indicator: E27A/08*				
		1	Railconcessie RET	€ 185.599.041				
		2	Railconcessie HTM	€ 117.883.632				
		3						

Definitief SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2020 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 12 februari 2021							
IenW	**E20**	**Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021** Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/02*	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/04*	
			€ 0	€ 0	€ 0	Nee	
			Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/06*	De hoeveelheid van de op te leveren en de opgeleverde verkeersveiligheidsmaatregelen per type maatregel (m1, m2, aantallen) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/08*	
		1					
		2					

Definitief SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2020 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 12 februari 2021

IenW	E1	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020**							
		Concessieverleners		Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/01*	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/02*	Besteding (jaar T) ivm "Kosten van de concessiehouder in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer in de periode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020" zoals in bijlage 2 vd regeling is opgenomen *Aard controle R* *Indicator: E1/03*	Besteding (jaar T) ivm "Tussen concessieverlener en concessiehouder overeengekomen maatregelen in de periode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt" zoals in bijlage 2 van de regeling is opgenomen. *Aard controle R* *Indicator: E1/04*	Subsidies concessieverlener conform concessie" zoals in bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend (Ja/Nee)? *Aard controle R* *Indicator: E1/05*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling *Aard controle R* *5Indicator: E1/06*
			1	Haaglanden stad	HTM	€ 0	€ 0		€ 0
			2	Haaglanden streek	EBS	€ 0	€ 0		€ 0
			3	Bus Rotterdam	RET	€ 0	€ 0		€ 0
			4	Fast Ferry Hoek van Holland-Maasvlakte	RET	€ 0	€ 0		€ 0
			5	Parkshuttle Rivium	Connexxion	€ 0	€ 0		€ 0
			6	Rail Haaglanden	HTM	€ 0	€ 0		€ 0
			7	Rail Rotterdam	RET	€ 0	€ 0		€ 0
			8	Veerverbinding RDM terrein e.o.	Aquabus	€ 0	€ 0		€ 0
			9	Voorne-Putten en Rozenburg	EBS	€ 0	€ 0		€ 0

	Kopie naam concessiehouder *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/07*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5B Directe opbrengsten van reizigers) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E1/08*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E1/09*	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding? (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E1/10*	Het totaal bedrag in (jaar T) aan teruggevorderd voordeel *Aard controle R* *Indicator: E1/11*
1	HTM	€ 0	€ 0		€ 0
2	EBS	€ 0	€ 0		€ 0
3	RET	€ 0	€ 0		€ 0
4	RET	€ 0	€ 0		€ 0
5	Connexxion	€ 0	€ 0		€ 0
6	HTM	€ 0	€ 0		€ 0
7	RET	€ 0	€ 0		€ 0
8	Aquabus	€ 0	€ 0		€ 0
9	EBS	€ 0	€ 0		€ 0

	Kopie naam concessiehouder *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/12*	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 (artikel 10 lid 1 sub a van de regeling spuk) *Aard controle R* *Indicator: E1/13*	Het bedrag benoemd in de subsidievaststellingsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 minus het bedrag dat verantwoord is bij indicator 11 (artikel 10 lid 1 sub b van de regeling spuk) *Aard controle R* *Indicator: E1/14*
1	0		
2	0		
3	0		
4	0		
5	0		
6	0		
7	0		
8	0		
9	0		

Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E1/15*
Nee

Bijlage 2 Overzicht van baten en lasten 2020 per taakveld

Baten en lasten 2020 per taakveld (euro's)	Realisatie 2020	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2020	Gewijzigde begroting 2020	Primaire Begroting 2020	Realisatie 2019
Lasten per taakveld					
2.1 Verkeer en vervoer	127.448.372	-41.220.332	168.668.704	205.647.506	189.307.540
2.5 Openbaar vervoer	577.864.343	-10.687.109	588.551.452	488.649.677	469.994.181
0.5 Treasury	13.123.831	-16.696	13.140.527	12.264.133	14.808.277
3.1 Economische ontwikkeling	4.573.744	-844.258	5.418.002	4.964.600	5.148.601
0.4 Overhead	6.211.109	-357.387	6.568.496	6.541.500	6.841.115
Totaal	**729.221.398**	**-53.125.783**	**782.347.181**	**718.067.416**	**686.099.714**
Baten per programma					
2.1 Verkeer en vervoer	129.857.678	-118.159.141	248.016.819	205.647.506	191.859.590
2.5 Openbaar vervoer	580.273.649	71.070.312	509.203.337	488.649.677	472.546.231
0.5 Treasury	20.888.238	178.622	20.709.616	18.413.731	22.191.533
3.1 Economische ontwikkeling	6.384.815	1.451.308	4.933.507	4.964.600	6.164.247
0.4 Overhead	0	-6.525.392	6.525.392	6.541.500	0
Totaal	**737.404.380**	**-51.984.291**	**789.388.671**	**724.217.014**	**692.761.601**
Resultaat voor reservemutaties	**8.182.982**	**1.141.492**	**7.041.490**	**6.149.598**	**6.661.888**
Bestemming resultaat	0	0		0	0
Onttrekking aan reserves	-163.030	364.569	-527.599	0	-721.368
Toevoeging aan reserves	7.569.089	0	7.569.089	6.149.598	6.737.208
Resultaat	**776.924**	**776.924**	**0**	**0**	**646.047**

Bijlage 3 Controleverklaring

Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen.

Bijlage 4: samenstelling bestuursorganen MRDH 2020 (per 31-12-2020)

Dagelijks bestuur

Voorzitter	:	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	:	de heer J.H.C. van Zanen
Lid	:	de heer M.W. Vroom
Lid	:	de heer M.J. Bezuijen
Lid	:	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Secretaris	:	de heer W. Hoogendoorn

Algemeen bestuur

Voorzitter	:	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	:	de heer J.H.C. van Zanen
Albrandswaard	:	mevrouw J.G.H. de Witte
Barendrecht	:	de heer J. van Belzen
Brielle	:	de heer G.G.J. Rensen
Capelle aan den IJssel	:	de heer P. Oskam
Delft	:	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Den Haag	:	de heer R.J. van Asten
	:	mevrouw S. Bruines
Hellevoetsluis	:	mevrouw M. Junius
Krimpen aan den IJssel	:	de heer M.W. Vroom
Lansingerland	:	de heer P.H. van de Stadt
Leidschendam-Voorburg	:	de heer K. Tigelaar
Maassluis	:	de heer T.J. Haan
Midden-Delfland	:	de heer A.J. Rodenburg
Nissewaard	:	de heer F. van Oosten
Pijnacker-Nootdorp	:	mevrouw F. Ravestein
Ridderkerk	:	mevrouw A. Attema
Rijswijk	:	de heer G.A.A. Verkerk
Rotterdam	:	mevrouw J. Bokhove
	:	mevrouw B. Kathmann
Schiedam	:	de heer C.H.J. Lamers
Vlaardingen	:	de heer B. Eenhoorn
Wassenaar	:	de heer L.A. de Lange

Algemeen bestuur (vervolg)

Westland	:	de heer B.R. Arends
Westvoorne	:	de heer P.E. de Jong
Zoetermeer	:	de heer M.J. Bezuijen
Secretaris	:	de heer W. Hoogendoorn

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit

Albrandswaard	:	de heer L.M. Heezen
Barendrecht	:	de heer P.W.J. Luijendijk
Brielle	:	de heer R.M. van der Kooi
Capelle aan den IJssel	:	de heer M.J.W. Struijvenberg
Delft	:	mevrouw M. Huijsmans
Den Haag	:	de heer R.J. van Asten (voorzitter)
Hellevoetsluis	:	de heer P. Schop
Krimpen aan den IJssel	:	de heer W. Tempel
Lansingerland	:	de heer S. Fortuyn
Leidschendam-Voorburg	:	mevrouw A.J.W. van Eekelen
Maassluis	:	de heer F.A. Voskamp
Midden-Delfland	:	de heer F.J.M. ten Have
Nissewaard	:	de heer I.S. Bal
Pijnacker-Nootdorp	:	mevrouw I.M.M. Jense-van Haarst
Ridderkerk	:	de heer P. Meij
Rijswijk	:	de heer B.D. Lugthart
Rotterdam	:	mevrouw J. Bokhove (plv. voorzitter)
Schiedam	:	de heer J.W. Ooijevaar
Vlaardingen	:	de heer B. Bikkers
Wassenaar	:	mevrouw C. Klaver-Bouman
Westland	:	de heer P. Varekamp
Westvoorne	:	de heer H.A. de Graad
Zoetermeer	:	de heer M.J. Rosier
Secretaris	:	de heer W. Hoogendoorn

Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat

Albrandswaard	:	de heer M.C.C. Goedknegt
Barendrecht	:	de heer A. Proos
Brielle	:	de heer A.A. Schoon
Capelle aan den IJssel	:	mevrouw H.D. Westerdijk
Delft	:	de heer B. Vollebregt
Den Haag	:	mevrouw S. Bruines
Hellevoetsluis	:	de heer A.J. Spoon
Krimpen aan den IJssel	:	de heer A. Timm
Lansingerland	:	mevrouw K. Arends
Leidschendam-Voorburg	:	mevrouw A.J.W. van Eekelen
Maassluis	:	de heer J.M.H. Evers
Midden-Delfland	:	de heer F.J.M. ten Have
Nissewaard	:	de heer L. Soesterbeek
Pijnacker-Nootdorp	:	de heer F.J.M. van Kuppeveld
Ridderkerk	:	de heer M. Oosterwijk
Rijswijk	:	de heer A. van de Laar
Rotterdam	:	mevrouw B.C. Kathmann (voorzitter)
Schiedam	:	de heer M.J.C. Houtkamp
Vlaardingen	:	de heer B. Bikkers
Wassenaar	:	mevrouw C. Klaver-Bouman
Westland	:	de heer A. Abee
Westvoorne	:	mevrouw L. van der Pol
Zoetermeer	:	mevrouw M.J. van Driel (plv. voorzitter)
Secretaris	:	de heer W. Hoogendoorn

Bijlage 5 Toelichting op gebruikte afkortingen

AB	Algemeen Bestuur
ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
AROV	Actie programma Openbaar Vervoer
AVLM	Automatisch Vervoer op de Last Mile
BBV	Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten
BDU	Brede doeluitkering
BCF	BTW Compensatiefonds
BFC	Bureau Financiën & Control
BID	Bureau Interne Dienstverlening
BMC	Bureau Middelen & Control
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BO	Bestuurlijk Overleg
BSB	Bureau Strategie & Bestuur
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst
CID	Central Innovation District
DIV	Digitale Informatie Voorziening
DOVA	Decentrale OV-autoriteiten
DRIS	Dynamisch reisinformatiesysteem
EBS	Egged Bussystems
EBZ	Economic Board Zuid-Holland
EER	Europese Economische Ruimte
EV	Economisch vestigingsklimaat
HCA	Human Capital Akkoord
HMC	Hogere Milieu Categorie
HRM	Human Resources Management
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij
HWN	Hoofdwegennet
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
INTHR	Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
ITS	Intelligente Transportsystemen
iVRI	Intelligente verkeersregel installatie
KTA	Korte Termijn Aanpak

KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
MFR	Metropolitane Fietsroutes
MIPOV	Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MoVe	Mobiliteit en verstedelijking
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
NBTC	Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen
NRR	Netwerk RandstadRail
NS	Nederlandse Spoorwegen
NWB	Nederlandse Waterschapsbank
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OV	Openbaar vervoer
OWN	Onderliggend wegennet
PZH	Provincie Zuid-Holland
RES	Regionale energiestrategie
RET	Rotterdamse Elektrische Tram
RWS	Rijkswaterstaat
SiSa	Single information, Single audit
SMITZH	Smart Manufacturing Industriële Toepassing in Zuid Holland
UAB	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid
Va	Vervoersautoriteit
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VO	Verkeersonderneming
VPB	Vennootschapsbelasting
WNT	Wet Normering Topinkomens