

**From:** Griffie  
**Sent:** Monday, April 15, 2019 4:57:54 PM  
**To:** Info  
**Cc:**  
**Subject:** Inboeken ajb: MRDH: Voorlopige jaarstukken 2018  
**Attachments:** 1 Aanbiedingsbrief voorlopige jaarstukken MRDH 2018.PDF; 2 Jaarstukken 2018.PDF; 3 MRDH\_Controleverklaring\_wg.PDF; 4 Accountantsrapport\_wg.PDF

---

**Van:** Rosanne Meulenbeld [mailto:r.meulenbeld@mrddh.nl]  
**Verzonden:** maandag 15 april 2019 16:53  
**Onderwerp:** MRDH: Voorlopige jaarstukken 2018

*Dit bericht is verstuurd naar de 23 griffiers, in afschrift aan de MRDH coördinatoren*

Geachte raadsleden van de 23 MRDH gemeenten,

Conform artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) bieden wij u de voorlopige jaarstukken Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) 2018 aan. De accountantscontrole van de jaarrekening is inmiddels afgerond. In de voorlopige jaarstukken bevindt zich de goedkeurende controleverklaring voor zowel getrouwheid als rechtmatigheid. De bestuurlijke behandeling van de jaarstukken MRDH 2018 start op 15 mei a.s. als de voorlopige jaarstukken in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit respectievelijk de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat worden besproken.

Op 27 mei a.s. worden de jaarstukken 2018 behandeld in de Rekeningcommissie MRDH. Deze commissie, waar vanuit elke gemeente een raadslid aan deelneemt, voert het jaarrekeningonderzoek uit en brengt verslag inclusief een advies uit aan het algemeen bestuur van de MRDH. De Rekeningcommissie is daarmee hét controlerend orgaan van de raadsleden. Dit laat onverlet dat het aan de gemeenten zelf is of en hoe ze de concept jaarstukken met de eigen MRDH-bestuurders bespreken voordat het algemeen bestuur een besluit neemt op 12 juli a.s.

Voor eventuele vragen over de jaarstukken MRDH 2018 kunt u contact opnemen met Martijn Vollering via [m.vollering@mrddh.nl](mailto:m.vollering@mrddh.nl).

Met vriendelijke groet,

Rosanne Meulenbeld  
Adviseur bestuurszaken  
T: 06 202 88 536  
E: [r.meulenbeld@mrddh.nl](mailto:r.meulenbeld@mrddh.nl)



Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
Westersingel 12 | 3014 GN | Rotterdam  
Postbus 21012 | 3001 AA | Rotterdam  
Meer weten? Kijk op [www.mrddh.nl](http://www.mrddh.nl) en volg ons via Twitter op @Metropoolregio of praat mee met #MRDH.



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

De raden van de 23 gemeenten die deelnemen aan de  
gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

**Datum**  
15 april 2019

**Onderwerp**  
Voorlopige jaarstukken MRDH 2018

Geachte heer, mevrouw,

Conform artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) bieden wij u de voorlopige jaarstukken Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) 2018 aan. De accountantscontrole van de jaarrekening is inmiddels afgerond. In de voorlopige jaarstukken bevindt zich de goedkeurende controleverklaring voor zowel getrouwheid als rechtmatigheid.

De bestuurlijke behandeling van de jaarstukken MRDH 2018 start op 15 mei a.s. als de voorlopige jaarstukken in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit respectievelijk de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat worden besproken.

Op 27 mei a.s. worden de jaarstukken 2018 behandeld in de Rekeningcommissie MRDH. Deze commissie, waar vanuit elke gemeente een raadslid aan deelneemt, voert het jaarrekeningenonderzoek uit en brengt verslag inclusief een advies uit aan het algemeen bestuur van de MRDH.

De Rekeningcommissie is daarmee hét controlerend orgaan van de raadsleden. Dit laat onverlet dat het aan de gemeenten zelf is of en hoe ze de concept jaarstukken met de eigen MRDH-bestuurders bespreken voordat het algemeen bestuur een besluit neemt op 12 juli a.s.

De bestuurlijke behandeling van de jaarstukken MRDH 2018 is als volgt:

<b>Wie</b>	<b>Wanneer</b>
Bestuurscommissie Vervoersautoriteit	15-05-2019
Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat	15-05-2019
Rekeningcommissie MRDH	27-05-2019
Dagelijks bestuur	01-07-2019
Algemeen bestuur	12-07-2019

Westersingel 12  
Postbus 21012  
3001 AA Rotterdam  
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrdh.nl  
Internet: www.mrdh.nl  
KvK nummer: 62288024  
Bankrekeningnummer  
NL96 BNGH 0285 1651 43

**contactpersoon**  
Martijn Vollering

**uw kenmerk**  
-

**ons kenmerk**  
59202

**doorkiesnummer**  
088 5445 119

**e-mail**  
m.vollering@mrdh.nl

**bijlage(n)**  
Jaarstukken MRDH 2018 -  
voorlopige versie



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

Voor eventuele vragen over de jaarstukken MRDH 2018 kunt u contact opnemen met Martijn Vollering via [m.vollering@mrddh.nl](mailto:m.vollering@mrddh.nl).

Namens het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

drs. P.H. van de Stadt  
portefeuillehouder middelen



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

# Metropoolregio Rotterdam Den Haag

## JAARSTUKKEN 2018

Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
Postbus 21012  
3001 AA Rotterdam  
telefoon: 088-5445100  
e-mail: [informatie@mrdh.nl](mailto:informatie@mrdh.nl)  
website: [www.mrdh.nl](http://www.mrdh.nl)

Document eDocs 56538  
12-04-2019

## Inhoudsopgave

Voorwoord.....	4
Leeswijzer.....	5
Deel 1 Jaarverslag.....	6
Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH.....	6
1.1 Strategie en resultaten .....	6
1.2 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten.....	7
1.3 Samenwerking met partners.....	8
4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming .....	9
Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording.....	10
2.1.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.....	10
2.1.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.....	27
2.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat .....	32
2.3 Overzicht overhead .....	44
Hoofdstuk 3 Paragrafen .....	46
3.1 Organisatie en bedrijfsvoering .....	46
3.1.1 MRDH-organisatie .....	46
3.1.2 Bedrijfsvoering.....	47
3.2 Financiering .....	53
3.3 Verbonden partijen.....	58
3.4 Weerstandsvermogen en risico's.....	60
3.5 Onderhoud kapitaalgoederen .....	63
3.6 Staat van reserves en fondsen.....	66
3.7 Inwonerbijdrage per gemeente.....	67
Deel 2 Jaarrekening .....	68
Hoofdstuk 4 Balans 2018.....	68
Hoofdstuk 5 Programmarekening .....	69
Hoofdstuk 6 Toelichtingen .....	70
6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling .....	70
6.2 Toelichting op de balans .....	72
6.3 Toelichting op de programmarekening .....	85
6.4 Overzicht van baten en lasten per taakveld.....	95
6.5 Verantwoording 2018 conform SiSa.....	96

6.6 WNT-gegevens .....	97
Deel 3 Overige gegevens .....	104
Hoofdstuk 7 Besluit .....	104
Hoofdstuk 8 Controleverklaring .....	105
Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen. ....	105
Bijlage 1: samenstelling bestuursorganen MRDH 2018 (per 31-12-2018) .....	106
Bijlage 2 Toelichting op gebruikte afkortingen .....	108

## **Voorwoord**

23 gemeenten werken samen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan een sterke economie en een goede bereikbaarheid. De jaarstukken 2018 geeft 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. Door gericht en samenhangend te investeren in de bereikbaarheid en de economie kan de regio een stap vooruit doen. En dat is belangrijk willen we een goede toekomst voor de mensen die hier wonen en werken zeker stellen.

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 groei van 2 tot 4% op jaarbasis. Dit betekent meer werkgelegenheid voor alle lagen van de beroepsbevolking in de regio.

In deze jaarstukken laat de MRDH-samenwerking zien welke middelen werden ingezet om economische groei te bewerkstelligen, de bereikbaarheid te verbeteren, de overgang naar nieuwe vormen van energie voor te bereiden en stad en omgeving meer met elkaar te verbinden.

De 23 gemeenten blijven zich hier sterk voor maken, samen met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen.

Samen komen we verder.

Pauline Krikke,  
Ahmed Aboutaleb,  
Voorzitters

## **Leeswijzer**

Voor u ligt de jaarstukken 2018 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording<sup>1</sup> (BBV) bestaat 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. Hoofdstuk 3 gaat o.a. in op de verplichte paragrafen.

Deel 2 de jaarrekening bestaat uit hoofdstuk 4 (balans 2018), hoofdstuk 5 (programmarekening) en hoofdstuk 6 (toelichtingen).

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

---

<sup>1</sup> 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 bevorderen wij 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, detailhandel, kantoren), energietransitie, fieldlabs, arbeidsmarkt-onderwijs en economie van het landelijk gebied. De MRDH ontvangt hiervoor een bijdrage van de 23 gemeenten.

De Jaarstukken 2018 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een integraal jaarstuk met daarin zowel de programma's voor Verkeer en Openbaar Vervoer en het programma Economische Vestigingsklimaat van de MRDH-samenwerking.

Op 7 juli 2017 heeft het algemeen bestuur de Begroting 2018 inclusief het meerjarenbeeld 2019-2021 vastgesteld. Het algemeen bestuur heeft op 6 juli 2018 kennis genomen van de 1e Bestuursrapportage MRDH 2018 en heeft de daarin opgenomen 1e begrotingswijziging 2018 vastgesteld.

De 2e begrotingswijziging 2018, opgenomen in de 2e Bestuursrapportage 2018, is vastgesteld door het algemeen bestuur op 14 december 2018.

### 1.1 Strategie en resultaten

#### Waar doen we het voor?

De 23 gemeenten in de MRDH werken samen om de welvaart en het welzijn van hun inwoners te vergroten.

De beide agenda's van Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat vormden in 2018 de basis van de brede strategie van de metropoolregio<sup>2</sup>. Die strategie bestaat uit vier belangrijke aandachtsgebieden.

1. *Vernieuwen van verbindingen* - Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doel op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio. Doel is dat de regionale economische toplocaties beter bereikbaar worden en inwoners vanuit huis meer banen kunnen bereiken. Daarnaast willen we minder verkeersslachtoffers en minder CO<sub>2</sub>-emissies. Daarom zet de MRDH in op het vernieuwen van verbindingen. Uitstekende verbindingen in alle modaliteiten (weg, spoor, water, lucht) zowel in onze regio als met het (Europese) achterland zijn en blijven van onverminderd belang. Investerings in (light)rail en het goed benutten van bestaande infrastructuur onder andere door toepassing van innovatieve oplossingen hebben hierin een prominente plaats. Daarnaast tekent het belang van de ICT infrastructuur in al haar facetten zich steeds sterker af als randvoorwaarde voor het vestigingsklimaat.

---

<sup>2</sup> In 2018 werken de 23 gemeenten aan een nieuwe Strategische Agenda voor de MRDH. Deze integrale agenda verbindt de inhoudelijke opgaven op gebied van bereikbaarheid en economische ontwikkeling in één strategisch handelingskader.

2. *Vernieuwen van de economie* - In de toekomst bepaalt de 'next economy' de concurrentiekracht van Nederland, dit vraagt om het vernieuwen van de economie. Digitalisering en verduurzaming van energieopwekking en efficiënt gebruik van productiesystemen, vervoerketens en dienstverlening hebben een grote positieve impact op de economische bedrijvigheid. Het gaat om vernieuwing én om doorontwikkeling van het bestaande. Omdat deze regio de ontwikkeling naar een nieuwe economie onderkent en omarmt, ontstaat hier voortbouwend op de bestaande sterke pijlers zoals bijvoorbeeld de mainport, de greenport, het hightech cluster en de security delta, nieuwe economische bedrijvigheid en werkgelegenheid op alle beroepsniveaus. Deze nieuwe banen vragen meer talent met nieuwe skills. De MRDH zet zich in om deze economische vernieuwing samen met partners zoals onderwijs- en kennisinstellingen en InnovationQuarter richting te geven en te versnellen.

3. *Vernieuwen van energie* - De energietransitie wordt met de dag urgenter. Daarom werkt de regio aan het vernieuwen van energie. Energie die hier wordt opgewekt, opgeslagen, getransporteerd en gebruikt. De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de energievoorziening van Noordwest-Europa als importhaven en productieplaats. De Greenport heeft fossielvrije tuinbouw als doelstelling. Samen met ruim een miljoen woningen die op termijn van aardgas af moeten is dit dé regio voor het in de praktijk brengen van de circulaire economie, hergebruik van grondstoffen en het duurzaam benutten van natuurlijke hulpbronnen. Stapsgewijs verduurzaamt de regio de energievoorziening (geothermie, zon, wind) en zet ze in op efficiënter energieverbruik in industrie, glastuinbouw, verkeer en vervoer en gebouwde omgeving.

4. *Vernieuwen van stad en omgeving* - Kwaliteit van leven in stedelijke regio's wordt steeds belangrijker. De trek naar de stad zet onverminderd door, de vraag naar woningen is immens. Tot 2040 komen er 240.000 nieuwe woningen bij waarover de komende periode besluiten genomen zullen moeten worden in relatie tot de investeringen in bereikbaarheid en de ruimte voor werkgelegenheid en groen. Dit biedt kansen én uitdagingen. Het gaat erom te komen tot een regio met goed bereikbare woon- en leefomgeving, topklasse werklocaties, nabij goed toegankelijk groen met ruimte voor sport, cultuur en vrije tijd. De regio versterkt het groen in en om de stad en ontwikkelt de binnensteden tot nog aantrekkelijker gebieden.

## **1.2 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten**

De MRDH-samenwerking speelt binnen alle vier de genoemde lijnen een rol. Vanuit de eigen taken en bevoegdheden werkt de MRDH met al haar partners aan de gezamenlijke opgaven. Op het gebied van verbindingen 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 1 is het volledige overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2018. 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 2018: € 189.000 (2017: € 181.000). 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 6.6 WNT-gegevens.

### **Betrokkenheid gemeenteraden**

De gemeenteraden hebben een koppositie 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 2018 is de zienswijzeprocedure doorlopen voor de Begroting 2019.

### **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 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, zoals CIPTEC.

#### ***4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming***

Het jaar 2018 wordt afgesloten met een voordelig resultaat vóór bestemming van € 7.935.875.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 6 juli respectievelijk 14 december 2018 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de tweede begrotingswijziging is door het algemeen bestuur besloten om € 7.325.207 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financiering en € 784.422 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV). Op basis van het werkelijk behaalde resultaat is een bedrag van € 7.113.253 toegevoegd aan de Risicoreserve financieringen en wordt aan het algemeen bestuur voorgesteld om een bedrag van € 822.622 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV ter dekking van deels in 2018 aangegane verplichtingen, voornamelijk aan gemeenten voor het uitvoeren van projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat, die gedurende meerdere jaren worden uitgevoerd.

## **Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording**

### **2.1.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer**

#### **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. Deels heeft dit plaatsgevonden in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Daarin zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze vormen, in overleg met het Rijk mede de basis onder het programma dat wordt afgesproken met de minister van I&M in het BO-MIRT najaar 2017 en volgende jaren.

Hoewel een aantal beleidsuitwerkingsopgaven nog doorloopt, stond 2018 in het teken van uitwerking en uitvoering van maatregelen. Soms in de vorm van verkenningen voor langere termijn, soms in de vorm van concrete maatregelen op korte termijn, zodat we scherp hebben welke maatregelen er op langere termijn genomen kunnen worden.

De ontwikkeling van het netwerk rijkswegen en spoorwegen alsmede de bekostiging daarvan, is de verantwoordelijkheid van het Rijk. De MRDH heeft hierbij een belang vanwege de rol van de rijksinfrastructuur in de interne en externe bereikbaarheid van de regio en werkt daarom aan onderbouwing van dit belang ten behoeve van de besluitvorming op rijksniveau (onder andere via het BO-MIRT).

Monitoring van de gestelde top- en netwerkeisen blijft van groot belang, niet alleen om te bepalen of we het goed doen, maar ook om vorm te geven aan adaptieve planning: inspelen op de nieuwe ontwikkelingen in gedrag en techniek.

Zoals aangekondigd stond het jaar 2018 in het teken van uitwerking en uitvoering van maatregelen. Soms in de vorm van verkenningen voor langere termijn, soms in de vorm van concrete maatregelen op korte termijn.

Naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is het Gebiedsprogramma MoVe (mobiliteit en verstedelijking) opgesteld. Binnen MoVe is gestart met twee verkenningen in Den Haag en Rotterdam en drie gebiedsuitwerkingen in Zoetermeer, Westland en op Voorne-Putten. Ook is gestart met de korte termijn aanpak (KTA) en de Werkplaats Metropolaan OV. Al deze verkenningen en maatregelen hebben tot doel de duurzame bereikbaarheid van de zuidelijke randstad in de toekomst te waarborgen.

De bestuurscommissie Va heeft in januari 2018 besluiten genomen over de prioriteit voor het OV en de fiets bij het verbeteren van de bereikbaarheid ten behoeve van het versterken van de agglomeratiekracht. Er is gestart met de planvorming voor de realisatie van het metropolitane fietsroutenetwerk en de actieagenda voor 30% CO2-reductie.

Eind 2018 is ook het besluit voorbereid ten behoeve van de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma van de Uitvoeringsagenda bereikbaarheid (UAB). Resultaat is een nadere prioritering van uitvoeringsmaatregelen met prioriteit voor OV en fiets. Begin 2019 wordt dit bestuurlijk behandeld.

De centrale opgave is kort samengevat te komen van beleid naar uitvoering. Bovenstaande inspanningen hebben tot doel om die uitvoering naar concrete resultaten in gang te zetten, zodat in 2019 en de jaren daarna maatregelen op straatniveau kunnen worden gerealiseerd.

Doelstellingen begroting 2018	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p>We willen zorgen dat openbaar vervoer, verstedelijking en wonen en ketenmobiliteit in onderlinge samenhang ontwikkeld blijven worden ten behoeve van verbetering van het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van de regio.</p>	<p>In het kader van het gebiedsprogramma MoVe is de werkplaats Metropolitaan OV gestart die in 2019 een strategie zal opleveren over de ontwikkeling van de OV-as Leiden –Dordrecht in combinatie met verstedelijking. In dit kader wordt nauw samengewerkt met de verstedelijkingsalliantie waarin 8 gemeenten en de provincie Zuid-Holland de verstedelijkingsopgave oppakken.</p>
<p>In verband met de invoering van de Omgevingswet willen we zorgen dat de doelen en uitgangspunten van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het Regionaal Investeringsprogramma doorwerken in de omgevingsvisies op provinciaal en nationaal niveau.</p>	<p>In de omgevingswet bundelt de overheid de regels voor de ruimtelijke projecten. Zo wordt het makkelijker om ruimtelijke projecten te starten. Bij de totstandkoming van het conceptdocument heeft de MRDH haar input geleverd.</p>
<p>De wegenstructuur in de metropoolregio moet het mogelijk maken dat zoveel mogelijk inwoners binnen 45 minuten de metropolitane economische centra betrouwbaar kunnen bereiken en dat voorzieningen en arbeidsplaatsen binnen bereik van de inwoners zijn. Daartoe worden in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid eisen gesteld aan het autonetwerk op het gebied van doorstroming en betrouwbaarheid. Bij de te nemen maatregelen gaat het niet alleen om het oplossen van knelpunten via aanleg van infrastructuur maar in de eerste plaats om het beter benutten van de infrastructuur die er al ligt.</p>	<p>De MRDH heeft besloten de ambitie om binnen 45 minuten meer inwoners en banen binnen bereik te krijgen, niet meer toe te passen op het wegennet. Alleen de eisen ten aanzien van doorstroming en betrouwbaarheid worden toegepast. Uit analyse blijkt dat met name op het rijkswegennet (o.a. A44, A15, A16, A20) en de op- en afritten met de rijkswegen (aansluitingen) de doorstroming- en betrouwbaarheidsnormen van de UAB niet worden behaald. Met het Rijk zijn afspraken gemaakt over de aanpak van de op- en afritten en het verminderen van de knelpunten door het verminderen van het gebruik van de auto in de spits.</p>
<p>Fiets- en ketenmobiliteit dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid én aan een duurzamere regio. Fiets- en ketenmobiliteit zijn een manier om onnodig autogebruik terug te dringen. Het toenemend fietsgebruik, zowel binnenstedelijk als regionaal, draagt bij aan bereikbaarheid, de kwaliteit van de buitenruimte en de leefbaarheid. De fiets is daarnaast van grote betekenis voor de ontsluiting van de grote landelijke groengebieden in de regio. Deze toename willen we bevorderen met infrastructuur die rekening houdt met e-bikes en andere innovatieve fietsen. Mobiliteitsnetwerken worden optimaal gebruikt door de beschikbaarheid van voldoende ketenvoorzieningen die de overstap tussen fiets, auto en OV op een aangename wijze</p>	<p>MRDH heeft de beleidsuitwerking ketenmobiliteit opgestart. In 2019 wordt een uitvoeringsprogramma vastgesteld. MRDH heeft het programma metropolitane fietsroutes opgezet met subsidiekader en kwaliteitseisen. Voor de vijf geprioriteerde routes is de verkenningsfase opgestart. In 2019 worden voor deze routes bestuurlijke afspraken gemaakt met oog op uitvoering.</p>

<p>mogelijk maken. Deze voorzieningen zijn betaalbaar en worden door de reiziger positief gewaardeerd.</p>	
<p>Vanuit de rol en verantwoordelijkheid van de VAD dragen we bij aan reductie van de emissie van CO2 door verkeer en vervoer. We zorgen dat openbaar vervoer zonder emissies een efficiënte bijdrage levert aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid en mobiliteit.</p>	<p>Met alle (bus)vervoerders zijn concrete afspraken gemaakt over introductie van een zero-emissie busvloot. In 2018 werden de eerste bussen van de HTM operationeel op de lijn Den Haag CS-Scheveningen Norfolkterrein.</p>
<p>Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. 'Maak van de nul een punt' is de paraplu waaronder het hele verkeersveiligheidsbeleid valt. De MRDH gebruikt de afgesproken landelijke doelstellingen als impuls en als basis voor monitoring bij de realisatie van haar eigen doelstellingen. In Zuid-Holland werken we met het credo: "Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland", uitgewerkt in de visie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid: voortzetten, vernieuwen en verspreiden. We willen bereiken dat het aantal verkeersslachtoffers daalt en richten ons daarbij op kwetsbare groepen: fietsers, jonge automobilisten, jeugd (4-18 jaar) en senioren. Dat doen we door activiteiten op het terrein van educatie en gedragsbeïnvloeding, handhaving en door risicogerichte benadering van infrastructuur.</p>	<p>Er is sprake van een stagnerende trend van de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Daarom is in 2018 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgeleverd, waaraan ook de MRDH een bijdrage heeft geleverd. In het SPV is als doelstelling opgenomen om toe te werken naar nul verkeersslachtoffers. Dit plan wordt door de MRDH, gemeenten en andere betrokken overheden in 2019 uitgewerkt naar een regionale aanpak. Voor de concrete acties wordt verwezen naar de paragraaf "wat is er voor gedaan".</p>

## Acties

De voortgang van de in de Begroting 2018 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2018	Status	Toelichting
<b>Algemeen</b>		
Bijdrage leveren aan jaarlijkse regiomonitor.		De MRDH heeft in samenwerking met de Economische Board Zuid-Holland (EBZ) en de provincie Zuid-Holland de derde versie van de Regiomonitor gepresenteerd. Deze geeft inzicht in de belangrijkste ontwikkelingen van de regionale economie aan de hand van de meest actuele facts & figures. De regiomonitor is gepresenteerd bij het IQ-event (InnovationQuarter) in juni 2018.
Uitvoeren van verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.		Als mede-opdrachtgever is de MRDH betrokken bij de volgende projecten: 1. de Oeverbindingen Regio Rotterdam. De pre-verkenning is afgerond en vormt de onderbouwing voor het Bestuurlijk Overleg MIRT besluit van 21 november om de MIRT-verkenning te starten. 2: Schaalsprong OV Central Innovation District/Binckhorst. De pre-verkenning is afgerond en het BO-MIRT besluit is te starten met een No-regret pakket 2019-2023 t.w.v. € 137 miljoen en maatregelen voor de langere termijn verder te onderzoeken. 3: Zoetermeer-Rotterdam-Den Haag 4: Corridor Westland 3.0 5: Voorne-Putten Voor 3, 4 en 5 is het onderzoek gestart. In 2019 worden vervolgspraken gemaakt voor de projecten 3, 4 en 5 met de betrokken partijen in het BO-MIRT. 6: Korte Termijn Aanpak (KTA). In 2018 is het daartoe vastgestelde KTA maatregelenpakket uitgevoerd. Voor 2019 en de jaren daarna (2020-2022) worden pakketten voorbereid. 7: In 2018 is de Werkplaats Metropolitaan OV gestart die in het voorjaar van 2019 een ontwikkelstrategie gaat opleveren over toekomstige investeringen in de OV-as Leiden-Dordrecht in combinatie met verstedelijking.
Nadere onderbouwing van de viersporigheid Delft – Schiedam mede in relatie tot de ambities van Toekomstbeeld OV voor lightrail op het hoofdspoor en inclusief de landschappelijke inpassing (Regionaal Investeringsprogramma).		Dit gebeurt in het kader van de werkplaats Metropolitaan OV die een ontwikkelstrategie gaat opleveren over toekomstige investeringen in de OV-as Leiden-Dordrecht in combinatie met verstedelijking. De resultaten worden in het voorjaar van 2019 verwacht.
Bijdragen aan de doorontwikkeling van de voor mobiliteit en logistiek relevante transitiepaden van de Roadmap NextEconomy.		Het programma automatisch vervoer first en last mile is gestart. Besloten is om hiervoor 15 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de periode 2019-2022.



		<p>De Connected transportweek Haven heeft plaatsgevonden in oktober 2018. De digitalisering van verkeersgegevens zoals reistijden, brugopeningen en wegwerkzaamheden is gestart.</p> <p>Regionale bijeenkomsten over smart city's en 5G zijn georganiseerd. Green village is een van de 5G testlocaties.</p> <p>Ook is gestart met het researchlab Smart shipping.</p>
<p>Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als werkgever, onder andere bedrijfsvervoer, collectief vervoer haven, platooning.</p>		<p>Er zijn mobiliteitsmakelaars aangesteld om werkgevers te verleiden om bewust reisgedrag van de organisaties en haar werknemers te stimuleren. Het gaat daarbij om het verleiden van werkgevers en werknemers om met andere vervoerwijzen en op andere tijdstippen te reizen. (OV probeerpas, e-bike Ga3.0). Er is contact met ruim 250 werkgevers in de MRDH via de uitvoeringsorganisaties Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden. In de haven rijdt collectief vervoer van Vipre. Er is een test week platooning gehouden in oktober (= draadloos gekoppelde vrachtwagens).</p>
<p>Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als aanbieder van nieuwe mobiliteitsproducten.</p>		<p>Ondertekening van de landelijke overeenkomst MAAS (mobility as a service), een platform waar mobiliteitsaanbieders hun diensten aanbieden. Reisinformatiediensten in talking traffic worden uitgevoerd door de markt. Marktplaatsen van de Verkeersonderneming hebben geleid tot subsidiëring van 6 marktinitiatieven.</p>
<p>Structureel slimmer samenwerken: samenwerking met en tussen de MRDH-gemeenten en samenwerking met partners, zoals het platform Future Mobility Movement, netwerkontwikkeling, mobiliteitsinnovatie, kennisontwikkeling en –deling.</p>		<p>Samenwerking met gemeenten over uitrol nieuwe generatie verkeerslichten.</p> <p>Future Mobility Movement: Bijeenkomsten over personal light electric vehicles en stad van de toekomst.</p> <p>Bijeenkomsten over mobiliteitsmanagement bij werkgevers waarin best practices worden gedeeld met partners.</p>
<p>Uitbreiden van de Kennisagenda met hogescholen en universiteiten waarmee in 2017 een start is gemaakt en gezamenlijke ontwikkeling van voorstellen ten behoeve van nationale of Europese kennisprogramma's.</p>		<p>Is in 2018 niet goed van de grond gekomen. De samenwerking met kennisinstellingen wordt de komende jaren meer gestructureerd en gericht op de strategische agenda van de MRDH.</p>
<p>Participatie in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad.</p>		<p>De mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad is een ambtelijk afstemoverleg op directieniveau samen met o.a. de Provincie Zuid-Holland, Rijk (RWS en I&amp;W), Rotterdam, Den Haag en het Havenbedrijf. Op deze tafel worden afspraken gemaakt over bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersmanagement (BEREIK!)</li> <li>- beheer en onderhoud (Grote onderhoudsopgave van het Rijk)</li> <li>- Korte Termijn Aanpak van het gebiedsprogramma MoVe.</li> </ul>

<p>Participatie in projecten en processen van CROW/KpVV, Connekt en andere relevante nationale kennisorganisaties.</p>		<p>Verschillende gemeenten hebben deelgenomen aan bijeenkomsten georganiseerd door Connekt zoals de trend Mobility As a Service. Slimme maatwerkoplossingen voor mobiliteitsvragen waaronder delen van auto, fiets etc. staat centraal. Kennisplatform verkeer en vervoer (KpVV) is een landelijk kenniscentrum dat onderzoeken doet naar o.a. Systeem integratie, ITS, nieuwe voertuigtechnologie, stedelijke bereikbaarheid en verkeersveiligheid en gedrag. De MRDH vormt samen met de Vervoerregio Amsterdam en het Interprovinciaal Overleg de stuurgroep van het kennisplatform en stuurt actief op het doen van onderzoeken die bijdragen aan realisatie van de strategische agenda van de MRDH en de gemeenten.</p>
<p>Samen met de gemeenten pro-actief participeren in het proces van de Omgevingsvisies van de provincie Zuid-Holland en Rijk en waar nodig gebruik maken van formele reactiemogelijkheden.</p>		<p>De invoering van de Omgevingswet is vertraagd. De activiteiten om het beleid van de MRDH te verankeren in omgevingsvisies van de provincie en de gemeenten zijn verschoven naar 2019.</p>
<p>De MRDH pakt samen met de gemeenten de onderdelen van Stedenbaan op die passen bij de rol van de MRDH: waaronder ketenmobiliteit, alliantiegesprekken over voorzieningen bij stations, ruimtelijke programmering van werklocaties.</p>		<p>MRDH heeft de beleidsuitwerking ketenmobiliteit opgestart waarin ook de Stedenbaan corridor wordt opgenomen. In 2019 wordt een uitvoeringsprogramma vastgesteld.</p>
<p>De MRDH draagt zorg voor inbreng van het regionale vervoerbelang in ruimtelijke overlegtafels zoals het portefeuillehoudersoverleg verstedelijking en wonen en de regionale tafel Ruimte en Economie.</p>		<p>Bestuurlijke afstemming over de samenhang tussen investeringen in OV bereikbaarheid en verstedelijking vindt plaats in het Gebiedsprogramma MoVe (gevoed door de Werkplaats Metropolitaan OV).</p>
<p>Programmering Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa).</p>		<p>Het jaarlijkse investeringsprogramma geeft inzicht in uit te voeren maatregelen en daaraan gekoppelde investeringen. Voor 87% van het programma kleine projecten is door gemeenten subsidie aangevraagd en door MRDH verleend.</p>
<p>Programmamanagement Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.</p>		<p>Om te komen van beleid naar uitvoering van maatregelen is programmamanagement noodzakelijk. De actualisatie van het Uitvoeringsprogramma is voorbereid ten behoeve van besluitvorming in 2019. Resultaat is een nadere prioritering van uitvoeringsmaatregelen met focus op OV en fiets. Begin 2019 wordt dit bestuurlijk behandeld.</p>
<p>Alternatieve en nieuwe financieringsvormen onderzoeken zowel bij/samen met medeoverheden (provincie Zuid-Holland, Rijk, Europa) als bij/samen met het bedrijfsleven.</p>		<p>Binnen de verschillende projecten van het Gebiedsprogramma MoVe is/wordt onderzocht of nieuwe dan wel alternatieve financieringsvormen kunnen worden ingezet om maatregelen tot uitvoering te brengen. Denk in dit kader aan het betrekken van pensioenfondsen of investeringen van derden.</p>

Tenminste 1 pilot alternatieve financiering uitvoeren.		Er is geen concrete pilot uitgevoerd op initiatief van MRDH. Wel lopen er verkenningen hiernaar in het gebiedsprogramma MoVe. Dit gebeurt in G4 verband, MRDH is indirect betrokken via participerende gemeenten
Vorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT samen met de partners in de Zuidelijke Randstad en in afstemming met de inliggende gemeenten.		MRDH bereidt het BO MIRT voor in samenspraak met het MIRT coördinatieteam (Rijk, PZH, Den Haag, Rotterdam) en de inliggende gemeenten.
Samen met provincie en gemeenten invulling geven aan de wederkerige bijdrage vanuit de regio aan de inzet van MIRT-middelen door het Rijk in het kader van de programmatische aanpak (financieel of anderszins).		Wederkerigheid is uitgangspunt in de samenwerking tussen Rijk en regio in het gebiedsprogramma MoVe. Dit kan gaan over financiering of andersoortige bijdragen (menskracht). In 2018 heeft de MRDH haar financiële bijdrage en inzet personeel aan het gebiedsprogramma MoVe vastgelegd.
<b>Wegennetwerk</b>		
Starten in samenwerking met de betrokken wegbeheerders van een drietal verkenningen, zoals benoemd in de Uitvoeringsagenda of voortvloeiend uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag		De gebiedsuitwerking naar de bereikbaarheid van Voorne-Putten en van het Westland is in 2018 gestart. MRDH is mede-opdrachtgever samen met de provincie Zuid-Holland en de betreffende gemeenten. Besluitvorming is voorzien in de 2e helft van 2019.
Afhankelijk van de besluitvorming in het kader van de programmatische aanpak van het MIRT nadere uitwerking van de oeververbindingen Rotterdam en/of Algeracorridor/Brienoordcorridor (Regionaal Investeringsprogramma)		De pre-verkenning oeververbindingen regio Rotterdam is in 2018 afgerond. De uitkomst heeft geleid tot het starten van een formele MIRT-verkenning oeververbindingen Rotterdam (BO-MIRT november 2018). MRDH is mede-opdrachtgever en heeft € 100 miljoen gereserveerd voor het project.
Regionale inbreng leveren in het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar de corridor Rotterdam-Antwerpen (Regionaal Investeringsprogramma)		MRDH is bestuurlijk agendalid voor de corridorstudie Rotterdam-Antwerpen. Provincie Zuid-Holland is trekker
Regionale inbreng leveren bij de uitwerkingsfase van de A4 Passage en N14 en waar nodig bij de A20 Nieuwerkerk-Gouda bij de uitwerking door het Rijk.		Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de planuitwerking van de A4 Haaglanden-N14 en de A20 Nieuwerkerk-Gouda. Als onderdeel van deze planuitwerking is door het ministerie een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld (notitie waarin wordt aangegeven welke onderzoeken gedaan worden). MRDH is betrokken bij de planuitwerkingen en heeft een bestuurlijk advies ingediend op de NRD.
In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk doorlopen van de uitwerkingsfase voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers.		Gemeente Den Haag is gestart met de voorbereidende werkzaamheden van de uitwerkingsfase Erasmusweg/Lozerlaan. Het plan van aanpak wordt begin 2019 besproken tussen Den Haag, provincie Zuid-Holland en MRDH.

		Eind 2018 hebben Rijswijk, Den Haag en MRDH een voorkeursvariant voor de Prinses Beatrixlaan bepaald. Afspraken hierover zijn opgenomen in een bestuursovereenkomst. De bestuursovereenkomst is eind januari 2019 ondertekend.
In samenwerking met het Rijk verder uitwerken c.q. monitoren van het adaptieve programma Aansluitingen HWN/OWN (Regionaal Investeringsprogramma).		In september 2018 hebben Rijk en regio nadere afspraken gemaakt over de aanpak van de eerste tranche ('prioritaire') aansluitingen Hoofdwegennet (HWN)-Onderliggend Wegennet (OWN), te weten: A4 Den Haag Zuid en Rijswijk, A15 Hartelweg en A15 Aveling. MRDH coördineert (de voortgang van) het totale programma. De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de aanpak van de aansluitingen.
Betrouwbaarheidsmaatregelen op basis van de analyse in 2017.		De analyse naar de reistijdbetrouwbaarheid van het wegennet toont aan dat met name de wegvakken op het rijkswegennet (o.a. A44, A15, A16, A20) en de op- en afritten met de rijkswegen niet voldoen aan de betrouwbaarheidsnormen van de UAB MRDH. Voor een deel van deze knelpunten zijn reeds maatregelen voorzien (A20 Nieuwerkerk-Gouda, A16 Rotterdam, programma HWN/OWN). Voor de overige knelpunten wordt in de eerste helft van 2019 een voorstel voorbereid.
<b>Reisgedrag</b>		
Uitwerking en uitvoering van de visie reisgedrag.		Deze visie wordt uitgevoerd in de programma's van de uitvoeringsorganisaties Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden. MRDH bepaalt samen met de gemeenten het programma van de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden. In 2019 worden deze acties vervolgd.
Participeren in en cofinanciering van De Verkeersonderneming/Bereikbaar Haaglanden voor de uitvoering van mobiliteitsmanagement binnen de regio en de realisatie van 'Mobility as a Service'-concepten.		Er zijn meer dan 250 werkgevers betrokken. Samen met de werkgevers worden probeeracties voor openbaar vervoer, fiets, thuiswerken uitgevoerd. De aanpak leidde tot ruim 4000 spitsmijdingen en ruim 1000 minder vrachtwagens in de spits (Meer info: <a href="http://www.verkeersonderneming.nl">www.verkeersonderneming.nl</a> <a href="http://www.bereikbaarhaaglanden.nl">www.bereikbaarhaaglanden.nl</a> )
Stimuleren van het regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH tot initiatieven op het gebied van mobiliteitsvernieuwing, bijvoorbeeld via pilots en proeftuinen.		Via verschillende marktplaatsen krijgen initiatieven die leiden tot minder verplaatsingen per auto in de spits een subsidie. Voorbeelden: watertaxi Schaarlijk Stormpolder, Timesup (multimodale routeplanner) en Vipre doelgroepenvervoer. In 2018 is gestart met 9 locaties als proeftuin voor Automatisch vervoer: Zoetermeer, Lansingerland,

		Leidschendam- Voorburg, Den Haag, Delft, Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Vlaardingen en Schiedam. Proeftuinen ketenmobiliteit zijn gestart in Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en Barendrecht.
<b>Verkeersmanagement</b>		
Participeren in en mede financieren van BEREIK! t.b.v.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• het uitvoeren en bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties;</li> <li>• verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten;</li> <li>• afstemming wegwerkzaamheden (RegioRegie).</li> </ul>		Het jaarplan Bereik! is uitgevoerd. Dagelijks worden de afgesproken scenario's ingezet. Nieuwe scenario's zijn in voorbereiding. Ruim 4000 verkeersmaatregelen zijn in 2018 ingezet op ruim 400 informatiepanelen. Gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat vullen de wegwerkzaamheden in via een speciale applicatie. Ieder jaar wordt een meerjarenoverzicht van de wegwerkzaamheden gemaakt (MJPA), wordt een knelpuntenanalyse gemaakt en wordt gekeken of die met verkeersmanagementmaatregelen opgelost kunnen worden. In 2018 is gewerkt aan een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de moederorganisaties Havenbedrijf, provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam en Den Haag, MRDH en Rijkswaterstraat. Deze wordt in 2019 bestuurlijk behandeld. <a href="http://www.bereiknu.nl">www.bereiknu.nl</a>
Participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.		Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) wint de verkeersgegevens voor de MRDH en haar gemeenten in. Reistijden voor elke regionale weg in de MRDH worden gemeten en opgeslagen in een database. Ook de brugopeningen en wegwerkzaamheden zitten in de database van NDW. Via het NDW is data voor gemeenten en marktpartijen beschikbaar. Naast een eenduidig overzicht zorgt dit voor een kostenbesparing voor de individuele gemeenten (meer info: <a href="http://www.ndw.nu">www.ndw.nu</a> )
<b>Intelligente Transport Systemen (ITS)</b>		
Invulling van het mede-opdrachtgeverschap van de exploitatie van de in 2017 aanbestede diensten uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg. Deze aanpak sluit aan bij Roadmap Next Economy. Dat betreft: <ul style="list-style-type: none"> <li>• informerende toepassingen (snelheden, parkeren, incidenten, routes, etc.);</li> <li>• slim regelen van Verkeersregelininstallaties;</li> <li>• slimme betere prioriteitstelling voor doelgroepen zoals openbaar vervoer en fietsers</li> </ul>		Meerdere gemeenten in de MRDH hebben in totaal 200 slimmere verkeerslichten (iVRI) besteld met hulp en cofinanciering van de MRDH. De realisatie van iVRI en gebruikstoepassingen loopt 1 jaar vertraging op door capaciteitsgebrek bij de leveranciers. Realisatie is voorzien in 2019. De tweede tranche van iVRI is voorzien in 2020.

<p>Doorontwikkeling fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile en de diverse ontwikkellocaties daarin (Regionaal Investeringsprogramma).</p>		<p>In Capelle aan den IJssel wordt gewerkt aan vernieuwing van de Parkshuttle. In december is een aanvraag ontvangen voor de Haga Shuttle (HagaZiekenhuis in Den Haag).</p> <p>Leidschendam-Voorburg: haalbaarheidsstudie afgerond</p> <p>Zoetermeer- Lansingerland, Delft, Schiedam, Vlaardingen: gestart met haalbaarheidsstudie.</p> <p>Rotterdam the Hague airport: meerdere gesprekken met de airport hebben nog niet geleid tot een vervolgstap.</p>
<p>Bijdragen aan (kennis)ontwikkeling van over kansen en gevolgen van zelfrijdend vervoer (onderzoeksprogramma SURF STAD) en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of <i>platooning</i> van vrachtwagens).</p>		<p>In het onderzoeksprogramma SURF STAD is samen met wegbeheerders en TU Delft in 5 onderzoeklijnen gekeken naar de gevolgen van automatisch vervoer.</p>
<p><b>Goederenvervoer en stedelijke distributie</b></p>		
<p>Organiseren van jaarlijkse netwerk-kennisdelingsbijeenkomst Goederenvervoer in de regio.</p>		<p>Er zijn 4 bijeenkomsten georganiseerd door de MRDH. Verder heeft de MRDH zich aangesloten bij het Haagse Platform Stedelijke Distributie en het Rotterdamse Logistiek 010. Deze organisaties hebben ook netwerkbijeenkomsten georganiseerd waarbij alle gemeenten in de MRDH zijn uitgenodigd.</p>
<p>Uitvoering van twee nader te bepalen onderwerpen op het gebied van Goederenvervoer en stedelijke distributie, zoals benoemd in de 'Aanpak Goederenvervoer MRDH'.</p>		<p>Ondertekening van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GDZES). De 22 gemeenten die de deal getekend hebben gaan aan de slag om de stadsdistributie duurzamer te maken.</p> <p>Over de uitrol van het Ecostars programma van de gemeente Rotterdam (over verduurzaming wagenparken en brandstofbesparing) zijn eerste verkennende gesprekken gevoerd.</p> <p>Over de maatregel Informatievoorziening zijn gesprekken gevoerd met Talking Logistics. Talking Logistics zet data in om de logistieke sector te verbeteren. Binnen dit samenwerkingsverband tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en marktpartijen wordt het gebruik van standaarden, digitalisering en ITS-oplossingen gestimuleerd. Het gaat over het digitaal ontsluiten van de logistieke data van gemeenten. MRDH heeft de gemeenten verzocht deze gegevens aan te leveren.</p> <p>Er zijn door de MRDH vier werkbijeenkomsten georganiseerd van de regionale werkgroep vrachtwagenparkeren, resulterend in</p>


		<p>afspraken over handhaving tot mei 2019. Afspraken voor de periode daarna worden in 2019 voorbereid.</p> <p>Tijdens de Experience Week Connected Transport van 1 tot en met 5 oktober reden 250 trucks van verschillende vervoerders in konvooi en voorzien van de laatste connected technologie over de openbare weg. Maasvlakte 2 was één van de locaties. In 2018 is gestart met de voorbereidingen voor continuering hiervan en uitbreiding naar Westland en Oostland (kwartiermakersfase).</p>
<b>Samenwerking met het rijk</b>		
Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven evalueren van de maatregelen uit het programma Beter Benutten vervolg.		In juli zijn de resultaten van Beter Benutten Vervolg van zowel de regio Haaglanden als de regio Rotterdam geëvalueerd. De (landelijke) resultaten zijn gepubliceerd in een brochure van het Rijk; daarnaast hebben de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden een eigen uitgave gepubliceerd met hun resultaten. In totaal zijn er in de MRDH ruim 4000 dagelijkse spitsmijdingen gerealiseerd. Deze zijn ter beschikking gesteld aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.
Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, het Rijk en bedrijfsleven uitvoeren van een pakket aan Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021.		Het genoemde pakket maatregelen heeft in 2018 zijn beslag gekregen in de Korte Termijn Aanpak 2018. De projecten daarin zijn grotendeels gerealiseerd. Voor 2019 is een maatregelenpakket van circa €30 miljoen ontwikkeld, dat nu de realisatie in gaat. Tegelijkertijd is een doorkijk voor de jaren 2020 - 2022 gemaakt met een investeringsomvang van circa €120 miljoen waarvoor de MRDH voor ons aandeel € 30 miljoen heeft gereserveerd in de begroting.
<b>Fiets en ketenmobiliteit</b>		
Nadat in 2017 het metropolitaan netwerk is bepaald, zorgen we samen met gemeenten en andere wegbeheerders dat twee trajectstudies worden uitgevoerd naar de realisatie van metropolitane routes en realisatieafspraken worden gemaakt (Regionaal Investeringsprogramma).		De gemeenten en andere wegbeheerders - gefaciliteerd door de MRDH - zijn gestart met vijf trajectenstudies voor de vijf geprioriteerde Metropolitane fietsroutes, gericht op vaststellen van tracé, schetsontwerp en uitvoeringsovereenkomst in 2019.
We maken afspraken met de gemeenten (wegbeheerders) over kwaliteitsverbetering van het bestaande netwerk, op basis van de kwaliteitsmeting uit 2017.		De Fietsersbond heeft in opdracht van MRDH een integrale kwaliteitsbeoordeling van het regionaal basisnet fiets gemaakt. In 2019 maken we in het kader van het regionale uitvoeringsprogramma Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 afspraken met de gemeenten (wegbeheerders) over het verbeteren van het basisnetwerk.
We werken actief aan de uitvoering van de landelijke agenda Fiets, voeren tenminste twee pilots uit en maken deze kennis beschikbaar voor onze gemeenten.		Door actieve betrokkenheid op het landelijk platform voor fiets heeft het rijk € 1,857 miljoen gereserveerd voor de

		snelfietsroute Greenport Westland-Rotterdam. In 2019 worden definitieve afspraken met betrokken overheden gemaakt over de realisatie van deze route.
We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma fietsparkeren bij OV.		De verdere uitwerking van het bestuursakkoord fietsparkeren wordt opgepakt in 2019.
Om uitvoering te geven aan het bestuursakkoord fietsparkeren maken we afspraken met gemeenten en NS over uitvoering van pilots voor de exploitatie van de grote, bewaakte fietsstallingen. Daardoor worden deze optimaal benut en worden de totale kosten van het fietsparkeren op die locaties geminimaliseerd.		Rijk en MRDH investeren samen met de betrokken gemeenten in de realisatie van extra stallingscapaciteit bij het station Rotterdam Alexander en extra maaiveldstallingscapaciteit bij station Delft Zuid. Rijk en MRDH participeren samen met de betrokken gemeenten in de voorbereiding van oplossingsvarianten(en) van stallingstekorten bij de stations van Rotterdam Centraal (noordzijde), Rotterdam Centraal (centrumzijde), Rotterdam Blaak en Rijswijk.
Op tenminste twee stedenbaan haltes voeren we pilots uit van onze nieuwe kwaliteitsaanpak ten behoeve van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid-topeis waardering stedenbaanknooppunten. Hierbij worden ook de toe leidende fiets- en looproutes betrokken. Hiervoor benutten we de in het kader van Stedenbaan ontwikkelde aanpak met alliantiegesprekken.		Er zijn drie pilots uitgevoerd bij de stations Pijnacker, Rodenrijs en Barendrecht onder de noemer 'Proeftuinen'. De inzichten uit deze pilots (fietsparkeren, integrale aanpak en ruimtelijke kwaliteit bij stations) worden meegenomen in de beleidsuitwerking Ketenmobiliteit en de aanpassing van de subsidieregels.
De maatregelen uit de in 2017 vast te stellen P+R-visie worden uitgevoerd.		In 2018 is de markt- en capaciteitsanalyse P+R uitgevoerd. De brede beleidsuitwerking Ketenmobiliteit wordt in 2019 opgesteld. De opgedane inzichten uit de analyse (betere benutting, alternatieven stimuleren en oneigenlijk gebruik beperken) worden hierin meegenomen (gereed medio 2019).
<b>Duurzame mobiliteit</b>		
Uitvoering van de maatregelen in de Visie Duurzame Mobiliteit MRDH (2017).		In 2018 zijn 40 effectieve maatregelen samen met deelnemende gemeenten in werkgroepen uitgewerkt op het gebied van: aanbestedingen doelgroepen en GWW-projecten door gemeenten, zero-emissie zones voor goederenvervoer en maatregelen ter vermindering van autoverkeer in steden. In 2019 vindt besluitvorming plaats over een uit te voeren maatregelenpakket door MRDH en gemeenten.
Vertaling van de duurzaamheidsambities in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel.		Met alle (bus)vervoerders zijn concrete afspraken gemaakt over introductie van een zero-emissie busvloot. In 2018 zijn de eerste bussen van de HTM operationeel.
Faciliteren van initiatieven gericht op CO2-reductie door afstemming en kennisdeling en het verkennen van (externe) bronnen van financiering (uit de markt en bij andere overheden).		MRDH heeft samen met enkele gemeenten een aanvraag gedaan voor een bijdrage uit de Klimaatvelop 2019 van het Rijk. De aanvraag is afgewezen.



<b>Verkeersveiligheid</b>		
Naast de doorlopende analyse door ViaStat gaan we gebruik maken van andere methoden en bronnen naast de bestaande, zodat we meer inzicht krijgen in de ongevallen(soort, aanleiding, betrokkenen).		Er heeft een pilot plaats gevonden om floating-car data van de NDW (nationaal data wegenbestand) te koppelen aan ongevalsgegevens. Dit vormt de basis om vanaf 2019 risicogestuurd te gaan werken.
Uitvoeren van de regiefunctie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid in samenwerking met de provincie Zuid-Holland t.b.v. gedragsbeïnvloeding en educatie (o.a. programma's School op Seef en Totally Traffic beheren en vernieuwen), met als doel een toename van 10% van het aantal deelnemende scholen aan verkeerseducatie ten opzichte van 2017.		In 2018 hebben ca. 12% meer voorgezet onderwijs scholen een TotallyTraffic les gevolgd. Het programma SCHOOL op SEEF wordt sinds schooljaar 2018-2019 MRDH-breed uitgerold. Het aantal deelnemende scholen stijgt.
Oprachtgever van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en verkeerseducatie voor basis- en middelbaar onderwijs. Doel is in 2018 te starten met een uniforme MRDH-brede aanpak.		Vanaf het schooljaar 2018-2019 is het aanbod voor verkeerseducatieprojecten vanuit de programma's Totally Traffic en SCHOOL op SEEF uniform voor de beide voormalige regio's (stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden). Alle gemeenten kunnen gebruik maken van het MRDH-aanbod.
In regioverband afspraken maken over inzet van handhaving in relatie tot gedragsbeïnvloedingsprojecten.		De stuurgroep handhaving heeft opdracht gegeven voor een provincie brede veiligheidsanalyse, met als doel een gezamenlijk uitgangspunt te hebben om op de verschillende niveaus (lokaal en regionaal) in 2019 afspraken te maken. In de stuurgroep zijn vertegenwoordigd: PZH, MRDH, Politie-eenheden Haaglanden en Rotterdam en het openbaar ministerie.
Inspelen op kansen voor verkeersveiligheid bij mobiliteitsinnovaties, zoals rijaakondersteuning en risicogestuurde aanpak fiets (pilot Safe Cycling Network), in het verlengde van uitkomsten van een pilot in 2017.		In 2018 heeft de MRDH samen met het ministerie van I&W, IPO, VNG en VRA gewerkt aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hierin zijn 9 beleidsthema's benoemd met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid waaronder technologische ontwikkelingen. De pilot wordt gezien als een van de oplossingsrichtingen.
<b>Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur</b>		
Gunningsbesluit concessies bus Den Haag stad, Rotterdam stad, Haaglanden streek en Voorne-Putten.		Alle concessies zijn gegund. Ook het aangetekende bezwaar door één van de inschrijvers is ingetrokken. De busconcessie Voorne-Putten liet al in de eerste weken een stijging van het aantal reizigers zien.
Concessiebeheer rail HTM en RET		Alle concessies worden beheerd binnen gestelde kaders en afspraken. Met de HTM is in 2018 een verbetertraject concessiebeheer afgerond wat heeft geleid tot verdere optimalisaties. Met de RET is eind 2018 een vergelijkbaar traject opgestart.
Onderdeel van de 4 busconcessies is dat de vervoerbedrijven een transitiepad naar zero emissie busvervoer ontwikkelen. Vervoerders		Met alle (bus)vervoerders zijn concrete afspraken gemaakt over introductie van een zero-emissie busvloot. In 2018 zijn de

worden in de bestekken via de gunningscriteria geprikkeld om hiervoor een zo'n duurzaam mogelijk bod te doen (Regionaal Investeringsprogramma).		eerste bussen van de HTM operationeel.
Nadere uitwerking en deels uitvoering van nieuwe energieconcepten (besparen, opwekken, laadinfra) gerelateerd aan de OV-infrastructuur, zoals plaatsen van zonnepanelen op daken van lightrailhaltes en metrostations (Regionaal Investeringsprogramma).		Met RET en HTM is een businesscase opgesteld om op alle stations daken zonnepanelen te realiseren tot 2021.
Verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen.		De RET en HTM zijn uitgedaagd om binnen de concessieperiode – gegeven de prestatie indicatoren – kosten te besparen. Bij de herijking railconcessies in 2019 kan dit tot nieuwe afspraken leiden.
Realisatie benchmark beheer en onderhoud, waarbij aanknopingspunten op verdere kostenreductie verder uitgewerkt worden in een voorstel voor een nieuwe taakstelling op de kosten voor onderhoud van zowel de railinfra als de railvoertuigen.		Benchmark is nog niet gereed. Oplevering voorzien eind 2019.
De vervoerplannen OV 2019 met de gemeenten en vervoerders kritisch doorlichten en bijsturen op kosteneffectiviteit, inzet is daarbij een gelijkblijvende of lagere exploitatiebijdrage in 2019 t.o.v. 2017/2018.		De vervoerplannen 2019 zijn vastgesteld binnen gelijkblijvend budget. Over het geheel neemt de exploitatiesubsidie jaarlijks licht af als gevolg van opbrengstengroei.
Bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer (Regionaal Investeringsprogramma).		Er is een programma gestart waarin de MRDH € 15 miljoen heeft gereserveerd voor de verdere uitwerking en uitvoering van enkele pilots voor kleinschalig automatisch vervoer.
Bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water.		Visie is vastgesteld. Inkoopstrategie volgt begin 2019.
Een kosten/batenanalyse maken over Sociale veiligheid in het OV.		Rapportage is uitgevoerd en biedt mogelijkheden voor verdere optimalisatie.
Realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.		Businesscase voor AVML is ontwikkeld.

 *Project loopt volgens begroting*

 *Project loopt niet volgens begroting*

## Wat heeft het gekost?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2018	Verskil gewijzigde begroting en realisatie 2018	Gewijzigde begroting 2018	Primaire begroting 2018	Verskil realisatie 2018 en realisatie 2017	Realisatie 2017
<b>Lasten:</b>						
<i>Beleid en programmering</i>						
Verkeer	3.493.957	-1.056.043	4.550.000	5.000.000	-625.654	4.119.611
Openbaar vervoer	3.779.124	-1.070.876	4.850.000	4.691.000	-142.035	3.921.159
Subsidie CROW-KpVV	900.000	0	900.000	0	900.000	0
<b>Subtotaal Beleid en programmering</b>	<b>8.173.080</b>	<b>-2.126.920</b>	<b>10.300.000</b>	<b>9.691.000</b>	<b>132.310</b>	<b>8.040.770</b>
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>						
Concessies	190.869.128	-883.680	191.752.808	197.503.000	-41.154.796	232.023.924
Beheer en onderhoud infra	186.693.222	-5.394.208	192.087.430	180.431.000	18.350.766	168.342.456
<b>Subtotaal Exploitatie OV</b>	<b>377.562.350</b>	<b>-6.277.888</b>	<b>383.840.238</b>	<b>377.934.000</b>	<b>-22.804.030</b>	<b>400.366.380</b>
<i>Apparaatslasten</i>						
Directe kosten personeel	2.059.311	-281.789	2.341.100	2.341.100	-2.206.513	4.265.824
<b>Subtotaal Apparaatslasten</b>	<b>2.059.311</b>	<b>-281.789</b>	<b>2.341.100</b>	<b>2.341.100</b>	<b>-2.206.513</b>	<b>4.265.824</b>
<i>Financiering</i>						
Rente	16.186.998	-117.836	16.304.834	10.266.045	5.149.038	11.037.960
<b>Subtotaal Financiering</b>	<b>16.186.998</b>	<b>-117.836</b>	<b>16.304.834</b>	<b>10.266.045</b>	<b>5.149.038</b>	<b>11.037.960</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>403.981.740</b>	<b>-8.804.432</b>	<b>412.786.172</b>	<b>400.232.145</b>	<b>-19.729.194</b>	<b>423.710.934</b>
<b>Baten:</b>						
Onttrekking fonds BDU	380.771.480	-14.709.858	395.481.338	388.966.100	-3.888.041	384.659.521
Onttrekking mobiliteitsfonds	81.456	81.456	0	0	81.456	0
Risico-opslag	7.113.253	-211.954	7.325.207	4.958.826	3.510.813	3.602.440
Rente	16.104.586	-200.248	16.304.834	10.266.045	5.066.626	11.037.960
Overige inkomsten	7.024.218	6.024.218	1.000.000	1.000.000	-21.375.474	28.399.692
<b>Totaal baten</b>	<b>411.094.993</b>	<b>-9.016.387</b>	<b>420.111.379</b>	<b>405.190.971</b>	<b>-16.604.621</b>	<b>427.699.613</b>
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	<b>7.113.253</b>	<b>-211.954</b>	<b>7.325.207</b>	<b>4.958.826</b>	<b>3.124.574</b>	<b>3.988.679</b>
Toevoeging risicoreserve financiering	7.113.253	-211.954	7.325.207	4.958.826	3.510.813	3.602.440
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-386.239</b>	<b>386.239</b>

*Lasten Beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 1,1 miljoen voordelig)*

Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 1,1 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan het lager afsluiten van lopende opdrachten (€ 0,5 miljoen) in 2018 en opdrachten die in 2019 zullen worden afgerond (€ 0,3 miljoen) en lagere onderzoekskosten dan begroot (€ 0,3 miljoen).

*Lasten beleid en programmering Openbaar vervoer (verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 1,1 miljoen voordelig)*

Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 1,1 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan lagere inhuurkosten dan begroot van € 0,4 miljoen, lagere onderzoekskosten voor OV exploitatie en OV assets dan begroot van € 0,7 miljoen.

*Lasten exploitatie openbaar vervoer voor concessies (verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 0,9 miljoen voordelig)*

De lagere kosten voor de concessies van € 0,9 miljoen wordt veroorzaakt doordat voor RET en HTM de afrekening van de bonus malus nog niet is geschied. Hiervoor is een bedrag gereserveerd van € 4,5 miljoen. Deze post loopt door naar 2019. De kosten en opbrengsten van de post Abri's van € 4,7 miljoen is in de begroting opgenomen als een resultaat neutrale saldogpost. In de jaarrekening zijn de opbrengsten onder de overige inkomsten geboekt. Hierdoor ontstaat een negatief verschil van € 4,7 miljoen bij de kosten. De uitvoeringskosten R-net die begroot zijn op € 1 miljoen zijn niet besteed in 2018. Deze post loopt door naar 2019.

De verschillen tussen de jaarrekening 2018 en 2017 (€ 41 miljoen voordelig) zijn als volgt te verklaren:

In 2017 heeft RET een eenmalige afkoopsom gekregen van € 23 miljoen voor de omzetting van het afschrijven van de railvoertuigen op basis van annuïteit naar lineair, zodat de BDU hierdoor minder belast wordt. De extra last die hierdoor voor RET ontstond heeft de MRDH gesubsidieerd. In 2018 is minder subsidie uitgekeerd vanwege opgelegde reizigersopbrengsten taakstellingen inclusief indexatie aan de RET en HTM ten bedrage van € 6 miljoen en is er minder subsidie uitgekeerd vanwege opgelegde efficiëncystaakstellingen inclusief indexatie aan RET en HTM van € 3 miljoen.

In 2017 is de vergoeding voor de Hoekse Lijn exploitatie van € 5 miljoen geboekt ten laste van de post Concessies, in 2018 is deze post niet uitgekeerd. Dit komt omdat de Hoekse Lijn nog niet is opgeleverd. Daardoor zijn er in 2018 nog geen exploitatie en beheer en onderhoudskosten vergoed aan RET. In 2017 reed NS nog voor een deel op deze lijn. Vandaar dat in 2017 wel een bedrag voor exploitatie en beheer en onderhoudskosten is uitgekeerd aan NS.

In 2017 hebben de afrekeningen van HTM en RET over oudere jaren plaatsgevonden voor een bedrag van € 18 miljoen, daardoor zijn deze kosten lager dan in 2018 waar geen verrekeningen hebben plaatsgevonden.

In 2017 heeft een eenmalige uitgaaf aan geluidsschermen plaatsgevonden van € 2 miljoen.

Totaal in 2018 een lager bedrag aan concessies besteed van € 21 miljoen ten opzichte van 2017.

*Lasten Beheer en onderhoud infra (verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 5 miljoen voordelig)*

De lagere kosten voor beheer en onderhoud infra van € 5,4 miljoen wordt voor € 5 miljoen veroorzaakt doordat de beheer en onderhoudskosten voor de Hoekse Lijn nog niet uitgegeven werden in 2018. Dit komt omdat de Hoekse Lijn nog niet is opgeleverd.

De verschillen tussen realisatie 2018 en realisatie 2017 (€ 18 miljoen nadelig) wordt veroorzaakt door hogere concessiebedragen in 2018 (€ 2,5 miljoen) ten opzichte van 2017 in verband met jaarlijkse indexatie. In 2017 is er voor € 1,8 miljoen subsidie verleend in verband met vervanging van de Zoetermeerlijn. Tevens zijn er in 2017 concessies vastgesteld uit eerdere jaren voor voordelig bedrag ad € 18,7 miljoen.

#### *Apparaatslasten*

De hier verantwoorde onderbesteding wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

#### *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 lokale ov-bedrijven. In 2018 zijn de laatste leningen overgenomen van de gemeente Rotterdam waardoor de rentelast hoger is dan vorig jaar.

#### *Risico-opslag*

De risico-opslag betreft een opslag op de leningen van een aantal basispunten op de leningen die wij verstrekt hebben aan lokale ov-bedrijven. Voor het jaar 2018 is de ontvangen risico-opslag in zijn geheel toegevoegd aan de risico reserve financieringen. In 2018 zijn de laatste leningen van de gemeente Rotterdam aan de RET overgenomen door de MRDH. Dit verklaart de stijging van de ontvangen risico-opslag ten opzichte van 2017.

#### *Rente*

Deze post heeft betrekking op de ontvangen rente op de leningen die verstrekt zijn aan regionale ov-bedrijven. De stijging van de inkomsten ten opzichte van vorig jaar is te verklaren doordat er meer uitgeleend is. Dit betreffen zowel overgenomen leningen van de gemeente Rotterdam als nieuw verstrekte leningen in 2018.

#### *Overige inkomsten (verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 6 miljoen voordelig)*

De hogere opbrengsten van € 6,2 miljoen wordt veroorzaakt doordat onder de overige inkomsten de Abri inkomsten zijn geboekt, die waren niet in de begroting opgenomen als inkomsten maar als negatieve kosten. Dit betreft een bedrag van € 4,7 miljoen. Tevens zijn er boetes opgelegd bij RET BUS, deze zijn niet begroot, dit is een bedrag van € 1 miljoen. Ook zijn bussen verhuurd aan Connexxion, hiermee is een bedrag van € 0,3 miljoen gemoeid.

#### Resultaatbestemming

Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 7.113.253. Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen risico-opslag wegens de aan de HTM, RET en EBS verstrekte geldleningen (zie ook de paragraaf Financiering).

## 2.1.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

### 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. Deels heeft dit plaatsgevonden 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 MIRT dat is gestart met de minister van I&W in het BO-MIRT najaar 2017, wat in 2018 tot de eerste afspraken voor projecten heeft geleid. Daarnaast zijn de opgaven die bijdragen aan onze top-eisen opgenomen in onze update van Uitvoeringsagenda bereikbaarheid, die einde 2018 in concept gereed was en begin 2019 is vastgesteld.

Doelstellingen begroting 2018	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Gegeven de financiële slagkracht van de MRDH en de onderliggende gemeenten is het noodzakelijk om ook alternatieve financieringsvormen te onderzoeken. Daarbij speelt tevens een rol dat slimmer samenwerken noodzakelijk is om zaken voor elkaar te krijgen, zowel met het bedrijfsleven als met medeoverheden. Beide zaken pakken we in het kader van de regionale investeringsstrategie MRDH-breed aan.	Vanuit het OV-domein is een onderzoek uitgevoerd naar alternatieve bekostigingsvormen. De resultaten hiervan hebben een vervolg gekregen in zowel de MIRT verkenningen CID Binckhorst als Oeververbinding Rotterdam, alsmede in het landelijk toekomstbeeld OV 2040. Daarnaast heeft MRDH samen met de Vervoerregio Amsterdam en het ministerie van IenW een analyse gedaan naar het investerend vermogen van de twee vervoerregio's. Dat leidt tot nadere afspraken begin 2019 tussen de partijen.
We willen zorgen dat de besluitvorming in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO-MIRT) maximaal bijdraagt aan de realisatie van de doelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de projecten in het Regionaal Investeringsprogramma.	Uitkomsten van het Bestuurlijke Overleg MIRT van november 2018 passen 1-op1 op de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid van de MRDH. Aandachtspunt voor 2019 en verder: de ontwikkeling van de oude (spoor)lijn Leiden – Dordrecht en de aanbevelingen die uit de drie gebiedsuitwerkingen Westland, Zoetermeer en Voorne-Putten gaan komen, vertalen in maatregelen.


## Wat is er voor gedaan?

### Acties

De voortgang van de in de begroting 2018 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2018	Status	Toelichting
De MRDH stimuleert als subsidieverlener de aanleg en verbetering van nieuwe regionale weginfrastructuur. De grootste uitgaven zijn gepland voor de projecten Rotterdamsebaan in Den Haag en de H6 weg in Hoek van Holland. Daarnaast wordt verwacht een subsidie te verlenen aan de ontsluiting van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.		Het project Rotterdamsebaan is conform de mijlpalenplanning uitgevoerd. De subsidie aan het project H6 weg is verleend. Het project ontsluiting Nieuw Reijerwaard bevindt zich nog in de uitwerkingsfase waardoor er in 2018 nog geen subsidie is verleend.
De MRDH financiert maatregelen ter verbetering van de ketenmobiliteit, bijvoorbeeld voor verbetering van fietsparkeren of P+R. In dit kader breidt ProRail met subsidie van de MRDH de fietsparkeervoorzieningen uit bij de NS stations Rijswijk en Rotterdam-Alexander.		Naar verwachting verleent MRDH subsidie voor fietsparkeervoorzieningen bij de stations Rijswijk en Rotterdam-Alexander in 2019. Dit op basis van de in 2018 gemaakte afspraken met ProRail over fietsparkeren op deze en andere NS-stations. De exacte locaties zijn daarbij mede afhankelijk van besluitvorming door IenW.
De MRDH stimuleert de aanleg van nieuwe regionale fietsinfrastructuur en opwaardering van bestaande fietsinfrastructuur, waaronder twee sterfietsroutes in Den Haag.		In 13 gemeenten is de kwaliteit van 28 fietspaden op het regionaal basisnetwerk verbeterd.
De MRDH verleent subsidies aan het veiliger maken van diverse schoolomgevingen, het saneren van blackspots, de herinrichting van 30 km gebieden en het uitvoeren van verkeerseducatieprojecten voor de verschillende doelgroepen met een verhoogd risico.		In 2018 zijn er 8 blackspots gesaneerd. In 5 gemeenten zijn er schoolomgevingen en schoolroutes verkeersveiliger ingericht. In de hele regio zijn er dodehoek lessen gegeven en zijn de programma's School op Seef en Totally Traffic ingezet in het basis- en voortgezet onderwijs om scholieren veilig aan het verkeer te laten deelnemen.
Start uitwerking van de drie integrale gebiedsverkenningen OV, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaalsprong OV Den Haag 2040 en Netwerkvisie Randstadrail, driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer (Regionaal Investeringsprogramma).		Alle genoemde studies zijn gerealiseerd. Tevens is in de update van de UAB, die begin 2019 door de MRDH is vastgesteld, vervolgstudies opgenomen. De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte toekomstige groei van het OV, mede in relatie tot de benodigde verstedelijkingsopgave.
Bijdragen aan aanpassing sporeplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam – Rotterdam (Regionaal Investeringsprogramma).		De MRDH, de provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW nemen begin 2019 een besluit over afronding planstudie sporen Schiedam. Bij dat besluit komt ook duidelijkheid over de investeringsbijdrage van de MRDH. Dit project is inhoudelijk voorwaardelijk om een Intercity-status voor station Schiedam Centrum te kunnen behouden.
Start realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.		Het onderdeel Scheveningseweg is in de zomer van 2018 in uitvoering genomen. Andere onderdelen volgen in 2019.

Afronding project Hoekse Lijn, het onderdeel verlenging van de metro naar het strand.		Oplevermoment ombouw is voorzien medio 2019 op basis van inzicht eind 2018. Oplevermoment verlenging wordt in 2019 nader bepaald.
Realisatie tram 19B naar TU Delft.		De Sebastiaansbrug is eind 2018 in uitvoering genomen, als cruciale stap naar realisatie van tramlijn 19B, waardoor station Delft en de TU verbonden worden.
Afronding programma Netwerk Randstadrail fase 1 (tramnetwerk Den Haag).		Inhoudelijk is het programma, dat de komst van de nieuwe Avenio-trams en het toegankelijk maken van het tramnet beoogde, afgerond.
Start proces bestelling nieuwe trams Den Haag alsmede start aanpassing traminfrastructuur, in samenwerking met HTM en gemeente Den Haag.		Dossier heet voortaan "programma tram 2024". Het programma heeft tot doel de laatste serie oude trams te vervangen door trams met een hogere capaciteit, de infrastructuur daarop aan te passen en de stallingscapaciteit van voor trams te verbeteren. De verkenning van het programma is grotendeels afgerond. Planstudiefase start medio 2019. Bijzondere aandacht is nodig voor de locatie van de nieuwe tramremise gelet op het eind 2018 gewijzigde standpunt van de gemeente Rijswijk.
Start realisatie Sebastiaansbrug Delft.		Zie tram 19B
Realisatie keervoorziening metrolijn E bij Pijnacker/verhoging spitsfrequentie Lijn E		Het project is in 2018 volledig uitgewerkt. De BCVa zal in januari 2019 hierover het realisatiebesluit nemen, met oplevering 2021.
Afronden en in gebruik nemen van diverse trein-, metro- en lightrailstationsprojecten zoals station Blaak, evenementenuitgang metrohalte Stadhuis, nooduitgang station Eendrachtsplein, tramhalte Hollands Spoor, tramhaltes Delft centrum en lightrailstation Zoetermeer centrum.		Deze projecten zijn opgeleverd en in gebruik genomen.
Afronden en in gebruik nemen van treinstation Rotterdam-Alexander en vervoerknoop Bleizo.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rotterdam-Alexander: Als gevolg van problemen bij de bouw is de oplevering vertraagd naar Q2 2020.</li> <li>• De haltes Bleizo: Het NS station "Bleizo" is in december 2018 in gebruik genomen: de Randstadrail halte staat gepland voor mei 2019.</li> </ul>
Realisatie, start renovatie diverse ondergrondse stations.		Alle renovaties zijn conform planning uitgevoerd en afgerond.

 *Project loopt volgens begroting*

 *Project loopt niet volgens begroting*



## Wat heeft het gekost?

Programma 2: Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2018	Verskil gewijzigde begroting en realisatie 2018	Gewijzigde begroting 2018	Primaire begroting 2018	Verskil realisatie 2018 en realisatie 2017	Realisatie 2017
<b>Lasten:</b>						
<i>Projectkosten Verkeer</i>						
Verkeersmanagement en wegenstructuur	103.635.008	-25.181.886	128.816.894	111.593.244	-40.264.908	143.899.916
Fiets- en ketenmobiliteit	17.932.940	-13.385.298	31.318.238	22.617.097	-3.012.666	20.945.606
Verkeersveiligheid	9.787.659	-7.455.088	17.242.747	11.787.821	-1.263.132	11.050.791
<b>Subtotaal Verkeer</b>	<b>131.355.606</b>	<b>-46.022.273</b>	<b>177.377.879</b>	<b>145.998.162</b>	<b>-44.540.707</b>	<b>175.896.313</b>
<i>Projectkosten OV</i>						
Netwerk Openbaar Vervoer	62.279.231	-44.675.974	106.955.205	107.905.515	-239.016.168	301.295.399
<b>Subtotaal OV</b>	<b>62.279.231</b>	<b>-44.675.974</b>	<b>106.955.205</b>	<b>107.905.515</b>	<b>-239.016.168</b>	<b>301.295.399</b>
<i>Apparaatslasten</i>						
Directe kosten personeel	1.786.112	-291.288	2.077.400	2.077.400	-2.408.627	4.194.739
<b>Subtotaal Apparaatslasten</b>	<b>1.786.112</b>	<b>-291.288</b>	<b>2.077.400</b>	<b>2.077.400</b>	<b>-2.408.627</b>	<b>4.194.739</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>195.420.949</b>	<b>-90.989.535</b>	<b>286.410.484</b>	<b>255.981.077</b>	<b>-285.965.502</b>	<b>481.386.451</b>
<b>Baten:</b>						
Onttrekking fonds BDU	109.383.972	-90.356.345	199.740.317	167.192.098	-232.882.418	342.266.390
Onttrekking mobiliteitsfonds	24.212.601	24.212.601	0	0	24.212.601	0
Overige inkomsten	61.824.376	-24.845.791	86.670.167	88.788.979	-77.295.685	139.120.061
<b>Totaal baten</b>	<b>195.420.949</b>	<b>-90.989.535</b>	<b>286.410.484</b>	<b>255.981.077</b>	<b>-285.965.502</b>	<b>481.386.451</b>
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### *Projectkosten verkeer*

Verkeersmanagement en wegenstructuur (*verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 25 miljoen voordelig*)

De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting wordt voor een groot gedeelte veroorzaakt door de Rotterdamsebaan. In de loop van 2018 zijn nieuwe afspraken gemaakt met de gemeente Den Haag over de bevoorschotting van het project. In het verleden was de bevoorschotting gebaseerd op de beschikbare middelen. In 2018 is afgesproken dat de bevoorschotting zal plaatsvinden op basis van de projectvoortgang en de daaraan gekoppelde mijlpalen. Deze gewijzigde afspraken waren nog niet verwerkt in de gewijzigde begroting 2018. Dit heeft er toe geleid dat in 2018 € 37 miljoen minder besteed door de MRDH. Daarnaast heeft de MRDH als gevolg van het hanteren van het bestedingsbegrip € 10,2 miljoen aan extra lasten moeten nemen in 2018. Met het bestedingsbegrip wordt de werkelijk projectvoortgang getoetst en financieel vertaald naar werkelijke lasten. De realisatie van 2017 lag aanzienlijk hoger, omdat in 2017 voor de eerste maal het bestedingsbegrip is toegepast op de Rotterdamse baan, waardoor meer lasten zijn genomen.

Fiets en ketenmobiliteit (*verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 13 miljoen voordelig*)

De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting, komt enerzijds doordat binnen het subsidieplafond € 6 miljoen van de aangemelde projecten niet is omgezet in een aanvraag. Dit in combinatie met de achterblijvende realisatie van de subsidies die wel verleend zijn leidt dit tot een lagere realisatie van € 5,1 miljoen dan geprognostiseerd bij de begroting. Aanvullend hierop zijn de lasten in het kader van het bestedingsbegrip verlaagd met € 8,3 miljoen. Bijvoorbeeld was voor het project fietsviaduct A4 bij Ypenburg rekening gehouden met een voortgang van 50% van het project terwijl de werkelijkheid 25% is, wat leidt tot een lagere realisatie van € 2,2 miljoen.

Verkeersveiligheid (*verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 7 miljoen voordelig*)  
De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting, kan deels worden verklaard doordat binnen het subsidieplafond € 2,6 miljoen van de aangemelde projecten niet is omgezet in een aanvraag. Dit in combinatie met de achterblijvende realisatie van de subsidies die wel verleend zijn leidt dit tot een lagere realisatie van € 8 miljoen dan geprognoseerd bij de begroting. De grotere infra projecten (bijvoorbeeld ongevallenlocaties) worden over het algemeen pas in het laatste kwartaal van 2018 aangevraagd wat leidt tot geen realisatie in het jaar zelf, waardoor de realisatie lager uitvalt.

#### Projectkosten openbaar vervoer

Netwerk openbaar vervoer (*verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 45 miljoen voordelig*)

Het toepassen van het bestedingsbegrip bij OV projecten leidt in 2018 tot € 45,1 miljoen minder lasten ten opzichte van de gewijzigde begroting 2018. Een deel kan worden verklaard door vertraging op projecten als Rotterdam Alexander, Bleizo, systeemsprong en NRR/AROV. Binnen het programma NRR/AROV is bijvoorbeeld het project Hoornbrug niet uitgevoerd. In 2018 zijn wel hoger lasten genomen van € 5,9 miljoen opgenomen voor Lijn 1. Aangezien een deel van het project reeds was gerealiseerd, maar nog niet was omgezet in subsidie. De lagere realisatie ten opzichte van 2017 kan worden verklaard door € 138 miljoen minder lasten voor de Hoekse Lijn in 2018. De lasten van het programma NRR/AROV waren al genomen in 2017 (€ 77 miljoen minder lasten). Verder zijn een groot deel van lasten van het project Bleizo ook al in 2017 genomen wat resulteert in € 28 miljoen minder lasten in 2018.

Het verschil tussen de jaarrekening 2018 en 2017 is te verklaren door de onderstaande projecten:

- Hoekse Lijn	€ 138 miljoen
- Rotterdamsebaan	€ 51 miljoen
- NRR/AROV	€ 77 miljoen
- Bleizo	€ 28 miljoen
- Lijn 1	€ -6 miljoen
- Saldo overige mutaties	€ -2 miljoen
	€ 286 miljoen

Voor Hoekse lijn geldt dat het grootste deel van de realisatie in 2017 heeft plaatsgevonden, waardoor er meer lasten zijn genomen in 2017. De realisatie van de Rotterdamsebaan, NRR/AROV en Beizo in 2017 lag aanzienlijk hoger, omdat in 2017 voor de eerste maal het bestedingsbegrip is toegepast, waardoor meer lasten zijn genomen voor deze projecten. De realisatie was verhoudingsgewijs verder dan de reeds verstrekte voorschotten. In 2018 zijn wel hoger lasten genomen van € 5,9 miljoen opgenomen voor Lijn 1. Aangezien een deel van het project reeds was gerealiseerd, maar nog niet was omgezet in subsidie.

#### *Apparaatslasten*

De hier verantwoorde onderbesteding wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

*Overige inkomsten (verschil realisatie 2018 en gewijzigde begroting 2018 € 25 miljoen nadelig)*

De opbrengsten betreffen met name de ontvangen rijksbijdrage voor de aanleg van de Rotterdamsebaan (€ 47 miljoen), de aanlanding Erasmuslijn bij Den Haag CS (€ 1,8 miljoen) en de investeringsbijdragen St. Sebastiaansbrug (€ 1,1 miljoen).

De overige inkomsten zijn lager omdat de verwachte bijdrage van het Rijk voor de programma's AROV (€ 5 miljoen) en Beter benutten (€ 30 miljoen) via de BDU beschikking zijn ontvangen en daarom niet meer zijn opgenomen bij de overige inkomsten.

## 2.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat

### Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2018	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p><b>Werklocaties</b></p> <p>Een goed functionerende ruimtelijke structuur (detailhandel, kantoren, bedrijventerreinen), waarbij vraag- en aanbod in evenwicht zijn, er ruimte is voor groei van bedrijven, clusterversterking wordt ondersteund en ook in kleinere kernen voldoende voorzieningen aanwezig zijn.</p>	<p>Op 14 december 2018 is de Strategie Werklocaties MRDH door het algemeen bestuur vastgesteld. Daarmee is een regionaal kader aangenomen gericht op kwalitatief en kwantitatief marktevenwicht inzake kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel.</p>
<p><b>Smart Infrastructure</b></p>	
<p>Verdere ontwikkeling en verknoping van de duurzame energie infrastructuur in de metropoolregio om zo schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieën in de praktijk mogelijk te maken.</p>	<p>Door het voortzetten van het energie netwerk is ondersteuning geboden aan gemeenten die werken aan de energietransitie. Daarnaast wordt via de regionale energiestrategie de schaal van de regio gebruikt om de duurzame warmtevoorziening te realiseren.</p>
<p><b>Branding</b></p>	
<p>De MRDH heeft samen met InnovationQuarter (IQ) een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio ontwikkeld, zodat alle aanwezige merken vanuit hun eigen identiteit maar wel in samenhang worden uitgedragen. Dit doet recht aan de diversiteit van de regio, terwijl tegelijkertijd de gezamenlijke kracht wordt gecommuniceerd. De brandingstrategie richt zich op bedrijven die zich in de regio willen vestigen en hun medewerkers.</p>	<p>De brandingstrategie is ontwikkeld en is terug te vinden via <a href="https://www.innovationquarter.nl/regiobranding">https://www.innovationquarter.nl/regiobranding</a>. Iedere gemeente, organisatie, kennisinstelling of bedrijf kan gebruik maken van deze toolkit als ondersteuning van de eigen communicatiestrategie. De toolkit bestaat onder andere uit een introfilmpje, kaarten, teksten in Nederlands en in Engels, fotomateriaal en feiten en cijfers over de regio.</p>
<p><b>Clustervorming</b></p>	
<p>De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio bewerkstelligen. Dat netwerk leidt tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio, ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.</p>	<p>Het regionale netwerk aan Fieldlabs en de ontwikkelde innovatieprogramma's Smart Manufacturing: Industriële toepassing in Zuid-Holland (SMITZH) en Energie &amp; Klimaat dragen bij aan deze doelstelling. Dat geldt ook voor het netwerk aan regionale campussen (mbo/hbo focus, sectorgedreven) waarmee in 2018 vijf projecten zijn ontwikkeld.</p>
<p><b>Onderwijs en arbeidsmarkt</b></p>	
<p>Het doel is een flexibel inzetbare, goed opgeleide beroepsbevolking met kennis en vaardigheden die voldoende aansluiten op de vraag uit de regionale clusters. De arbeidsmarkt moet zodanig functioneren dat er voldoende mobiliteit van werknemers is tussen bedrijven en sectoren.</p>	<p>Er is een concept-skillsagenda opgeleverd. Op basis van deze agenda is een verkenning uitgevoerd bij onderwijs en bedrijfsleven over de wijze waarop de benoemde vaardigheden worden aangeboden aan de leerlingen. De agenda en het actieplan worden in 2019 afgerond en geven voorstellen om via het aanbieden van vaardigheden in het onderwijs een betere aansluiting te bieden op de arbeidsmarkt.</p> <p>Daarnaast is er een bijdrage geleverd aan vijf regionale campusprojecten om de verbinding tussen onderwijs en arbeidsmarkt te verbeteren en innovatie te stimuleren.</p>

<b>Economie landelijk gebied</b>	
Door samenwerking en specialisatie realiseren we een hoogwaardiger aanbod van natuur- en recreatieve voorzieningen in de omgeving van de stad. Dit aanbod draagt bij aan de identiteit van de metropoolregio als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken. De economische dragers van het landelijk gebied worden versterkt, zowel de agrarische sector als de sector toerisme en recreatie.	De gemeenten Maassluis en Hellevoetsluis zijn samen met de MRDH begonnen met een onderzoek naar de vrijetijdseconomie in de regio. Tevens is gewerkt aan het opstellen van een visie.

### ***Wat is er voor gedaan?***

<b>Acties in 2018</b>	<b>Status</b>	<b>Toelichting</b>
<b>Werkveld Werklocaties</b>		
We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming. Daarnaast ondersteunen we de Taskforce Detailhandel. Voor detailhandel en kantoren is al een Agenda opgesteld. In 2017 gebeurt dit ook voor het onderdeel bedrijventerreinen. Hiermee heeft de regio kaders om nieuwe initiatieven regionaal af te stemmen. Voor een uitgebreidere benadering van de vraagstukken in de winkelmarkt (meer dan het toetsen van initiatieven) zal in 2017 een Taskforce Detailhandel worden opgericht. In deze taskforce zal in 2018 in ieder geval vanuit een aantal gemeenten op ambtelijk niveau worden deelgenomen. In deze taskforce gaat het bijvoorbeeld over de revitalisering van centra, de beknelling van sommige centra in een sterke regio en de aanpak van leegstand.		Na een uitgebreid regionaal traject met betrokkenheid van ambtenaren, bestuurders en raadsleden is op 14 december 2018 de integrale Strategie Werklocaties MRDH vastgesteld en aangeboden aan de provincie Zuid-Holland. Daarmee zijn we de eerste regio die de gevraagde visies aanlevert en ook de enige met een integrale aanpak. In de loop van 2018 is een aantal adviesaanvragen ambtelijk en bestuurlijk getoetst, en voorzien van een advies van de bestuurscommissie EV. Het ondersteunen van gemeenten in detailhandelsaanpak is opgepakt door bijdragen aan 10 winkelgebieden en een kennisbijeenkomst. Daarnaast stelden de gemeenten Rotterdam en Den Haag actief hun kennis en expertise beschikbaar aan andere regiogemeenten.
We stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties. Het creëren van beweging in 16 aandachtsgebieden in de MRDH, omdat ze van bovengemiddelde waarde (kunnen) zijn voor de ruimtelijke economische structuur van de metropoolregio. In een aantal gebieden betreft het transformatie of revitalisering, maar in andere gebieden gaat het over sloop of juist de bouw van kantoren. Ook combinaties komen voor. In 2017 worden voor 16 gebieden (die liggen in 9 gemeenten) in de MRDH factsheets/gebieds-perspectieven opgesteld. Mogelijk volgen daar in 2018 vervolgactiviteiten uit voor de MRDH.		De MRDH heeft naast 10 winkelgebieden ook bijdragen verleend aan 6 belangrijke projecten op kantorenlocaties en bedrijventerreinen. Verder zijn in 2018 ook Vlaardingen en Rijswijk ondersteund met hun gebiedsontwikkeling. De bestuurscommissie heeft ingestemd met een focus in 2019 van personele en financiële inzet op 10 gebieden in de MRDH.

Acties in 2018	Status	Toelichting
<b>Werkveld Smart Infrastructuur</b>		
<i>Begin 2017 is ten behoeve van de bovengenoemde doelstelling een aantal projecten geïdentificeerd binnen dit werkveld, voortkomend uit de AEV en het Regionaal Investeringsprogramma:</i>		
<p>Projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma: vanuit het werkveld Smart Infrastructuur wordt een aantal projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma getrokken en ondersteund. Het gaat daarbij onder meer om het Fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM), Next Generation Woonwijken, geothermie en warmte infrastructuur.</p>		<p>Uit de marktverkenning Automatisch Vervoer op de Last Mile blijkt dat onze regio op het gebied van systeemontwikkeling de potentie heeft om een deel van de markt naar zich toe te trekken. Om kennis in het regionale AVLM innovatienetwerk te delen zijn er driemaandelijks regiobijeenkomsten georganiseerd. Om de gemeenten een laagdrempelige toegang te bieden tot de wetenschap en het bedrijfsleven op het gebied van automatisch vervoer is daarnaast een overeenkomst aangegaan met het Researchlab Automated Driving Delft (RADD).</p> <p>De projecten "Next Generation Woonwijken" waaraan de MRDH eind 2017 heeft bijgedragen waren in 2018 in uitvoering.</p> <p>Warmte-infrastructuur is opgepakt door de provincie Zuid-Holland samen met de partners in de Warmtealliantie Zuid-Holland.</p> <p>Voor digitalisering van de economie en 5G heeft er in de tweede helft van 2018 een verkenning plaatsgevonden. Zowel bij gemeenten als bij kennispartners zijn behoeften en lopende initiatieven geïnventariseerd. Dit biedt de basis voor koersbepaling door de bestuurscommissie begin 2019.</p>
<p>Voortzetten van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie: Met het Netwerk Energie biedt de MRDH de gemeenten een platform om met elkaar en de provincie Zuid-Holland in gesprek te gaan over lokale en regionale energithema's. Daarbij staan kennisuitwisseling en het delen van ervaringen centraal.</p>		<p>Dit netwerk is op zowel ambtelijk (6 bijeenkomsten) als bestuurlijk niveau (4 bijeenkomsten) voortgezet.</p>
<p>Interreg subsidie verduurzamen VvE's: In 2018 wordt via de Interreg subsidie E=0 cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen.</p>		<p>In 2018 zijn er 13 VvE's in zeven gemeenten begeleid. Er is zowel inzichtelijk gemaakt welke duurzaamheidsmaatregelen ze kunnen nemen als coaching geboden omtrent de besluitvorming. Daarnaast is er een trainingsprogramma opgezet en uitgevoerd om de kennis over verduurzaming van de particuliere woningvoorraad in de regio te vergroten.</p>
<p>Faciliteren van het Netwerk Duurzaam Inkopen: Dit netwerk faciliteert ontmoetingen en kennisuitwisseling gericht op innovatiegericht en duurzaam inkopen. In 2018 zullen de vraag gestuurde themasessies en marktontmoetingsdagen rondom</p>		<p>Het Netwerk Duurzaam Inkopen kwam voort uit een Europees project dat onlangs is afgerond. Het netwerk in de huidige vorm is daarmee ten einde gekomen. Er is overleg met de voormalige trekker van dit netwerk om te kijken op welke wijze het thema duurzaam en innovatiegericht inkopen gekoppeld kan</p>


Acties in 2018	Status	Toelichting
specifieke thema's worden voortgezet. Daarnaast wordt een koppeling gelegd met de fieldlab infrastructuur om de kans op adoptie van innovaties ten behoeve van maatschappelijke vraagstukken te vergroten. Zo kunnen de gemeenten binnen de MRDH invulling geven aan een rol als launching customer.		worden aan lopende projecten zoals de innovatieprogramma's van de Fieldlabs.
<b>Werkveld Branding</b>		
Regionale uitvoering van de brandingstrategie: De doelstelling hiervan is een actief gebruik van de regionale brandingstrategie en de ontwikkelde toolkit door alle bij het project betrokken stakeholders. Hiertoe zullen we samen met IQ verder werken aan de uitvoering van de regiobranding. Focus ligt hierbij op implementatie van de regionale branding in de uitvoeringsstrategieën van de betrokken regionale stakeholders (o.a. triple helix partners EBZ, stedelijke en regionale marketing- en acquisitieorganisaties).		De toolkit is ontwikkeld en wordt gebruikt door een ieder die de regio in binnen- of buitenland wil profileren: <a href="https://www.innovationquarter.nl/regiobranding">https://www.innovationquarter.nl/regiobranding</a> .
Citybranding/Internationaal Toerisme: Verdieping van de samenwerking tussen Delft, Den Haag en Rotterdam op het gebied van internationaal toerisme. Doelen zijn: het aantrekken van meer internationale toeristen naar de regio; het verlengen van de verblijfsduur van deze internationale toeristen; het verhogen van de toeristische bestedingen; hetgeen moet resulteren in een groter economisch draagvlak voor recreatieve en culturele voorzieningen. Activiteiten volgen uit het in 2017 op te stellen plan door het regionaal overleg stedelijk toerisme (Rotterdam, Den Haag, Delft, MRDH). Indien in 2017 positief wordt besloten over een tourist card voor de regio wordt voor 2018 ook inzet van de MRDH voorzien.		Met de gemeenten Rotterdam, Den Haag, Delft, de marketingorganisaties van die gemeenten en de provincie Zuid-Holland hebben twee bijeenkomsten plaatsgevonden om ervaringen op het gebied van internationaal toerisme met elkaar te delen en te onderzoeken op welke terreinen specifiek de samenwerking kan worden gezocht.  In 2017 hebben de betrokken partijen besloten om voorlopig niet in te zetten op de ontwikkeling van een regionale tourist card. De MRDH heeft daarom in 2018 geen inzet gepland op dit onderwerp.
<b>Werkveld Clusterversterking</b>		
<i>Fieldlabinfrastructuur. De MRDH zal in samenwerking met PZH, IQ en TNO de fieldlabs actief ondersteunen in 2017. Dat doen we op het niveau van de fieldlabinfrastructuur; het netwerk van 15 fieldlabs dat in 2016 is gestart en dat een springplank vormt voor cross-over-samenwerking en innovaties (<a href="http://www.mrdh.nl/fieldlabszh">www.mrdh.nl/fieldlabszh</a>). Het kernteam Fieldlabinfrastructuur zal de 15 huidige (en mogelijk in de toekomst meer of andere) fieldlabs ondersteunen met:</i>		
Voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over-samenwerking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills.		Met 8 Fieldlabs gerelateerd aan de maakindustrie is het programma SMITZH ontwikkeld, en met weer een andere deelverzameling aan Fieldlabs het innovatieprogramma Energie & Klimaat.

(inter)Regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU).		Deze afstemming vindt in een continu proces plaats via de leden van het Fieldlab kernteam (TNO/PZH/IQ/MRDH) en heeft onder andere geleid tot de bijdrage van 700.000 euro van het ministerie van EZK aan het SMITZH programma. De programmamanager van SMITZH is al enkele malen uitgenodigd om op Europese conferenties te spreken.
Mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het investeringsprogramma.		Het SMITZH programma heeft een aanzuigende werking op aanvullende financiering. Voor SMITZH fase 3 is inmiddels 5,2 miljoen euro beschikbaar gesteld door de provincie Zuid-Holland, en 1,5 miljoen euro door TNO. Er is een aantal aanvragen ingediend onder diverse regelingen, waarvan reeds een aantal gehonoreerd. Eind 2018 heeft de bestuurscommissie 850.000 euro toegekend aan het tweede innovatieprogramma Energie en Klimaat, waarmee de eerste acht innovatieprojecten tussen ondernemers en Fieldlabs op dit terrein mogelijk worden gemaakt.
Gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie. Gebruik maken van en input geven aan de toolkit Real Life Testing Ground;		De Fieldlabs zijn bij uitstek plekken waar de strategie Real Life Testing Ground wordt voorzien van concrete voorbeelden, de strategie zelf wordt niet actief gebruikt door deze initiatieven. Onder de vlag van de innovatieprogramma's is er wel sprake van een gezamenlijke thematische brandingstrategie.
Verbinding met regionale start up/scale up initiatieven.		Het regionale YES!Delft programma Metropolitan Startup Lab (MSL) is verbonden aan de Fieldlabinfrastructuur waardoor startups rondom de Fieldlabs ondersteund worden in hun ondernemerschapsvaardigheden via Discovery Days en Validation Lab. Onder de vlag van MSL is ook de Startup Corner ontwikkeld; een digitaal platform dat vraag en aanbod tussen starters en alles wat zij nodig hebben aan financiering, juridisch en HRM advies enz. met elkaar verbindt.
Organiseren van vraagarticulatie tussen de overheid en de fieldlabs voor maatschappelijke vraagstukken die spelen bij meerdere gemeenten binnen MRDH/PZH, zodat de overheid launching customer kan worden van innovaties vanuit de fieldlabs.		Dit vindt beperkt plaats via het innovatieprogramma Energie en Klimaat. Via de innovatieprojecten die in 2019 binnen dit programma starten en het YES!Delft programma worden hier komend jaar meer resultaten op verwacht.
Samenwerking fieldlabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Road Map Next Economy, gericht op vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.		Binnen de verschillende Fieldlabs wordt samengewerkt met diverse instellingen. De succesvolle aanpak van de Duurzaamheidsfabriek in Dordrecht wordt komend jaar ook vormgegeven binnen andere Fieldlabs in het SMITZH programma.
<i>Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft, Erasmus Universiteit en Wageningen UR. We willen een optimale benutting bereiken van kennis en kunde bij de universiteiten in de regio ten behoeve van cross-over vraagstukken, aantrekkelijke campussen als innovatieve hotspots in de regio en een rode loper voor (buitenlands) talent. Hiertoe gaan we (in 2018):</i>		

Campusprojecten ondersteunen in het Regionaal Investeringsprogramma.		De universitaire campussen worden op dit moment bediend middels de campusregeling van de provincie Zuid-Holland, de MRDH richt zich met name op de regionale, sectorgedreven campussen met een mbo/hbo focus waarbij samenwerking met wetenschappelijk onderzoek wel plaatsvindt.
Een koppeling leggen tussen de Centers van de LDE-samenwerking en de fieldlabs waar dit mogelijk is.		Er vindt structureel overleg plaats met de vertegenwoordigers van de LDE samenwerking. In 2018 heeft dit niet geleid tot gezamenlijke projectactiviteiten.
Afstemming en een nadere uitwerking van het WUR convenant organiseren.		De quickscan door WUR/TU Delft bij verschillende hulporganisaties om te onderzoeken wat de problemen zijn in de logistiek rondom humanitaire hulpverlening en hoe we daar innovaties vanuit het regionale bedrijfsleven op in kunnen zetten is begin 2018 opgeleverd. Vooralsnog zijn hier geen vervolgvactiteiten uit voortgekomen.
Vraag gestuurd faciliteren van samenwerking regionale campussen.		Er is vraag gestuurd een campuswerkgroep opgezet om kennis en ervaringen uit te wisselen en regionaal relevante projecten te identificeren. Uiteindelijk is besloten vijf regionale campusprojecten financieel te ondersteunen d.m.v. de bijdrageregeling.
<b>Werkveld Onderwijs en arbeidsmarkt</b>		
Verkennen kennisbasis reshoring en het organiseren van gerichte ondersteuning voor bedrijven die reshoring overwegen. Reshoring is het terughalen van bedrijfsactiviteiten uit het buitenland – vooral lagelonenlanden – naar het eigen land. Eind 2017 wordt de tool geëvalueerd en afhankelijk van de resultaten van deze evaluatie wordt gekeken of ondersteuning middels de tool wordt voorgezet in 2018 en welke partij(en) de bekostiging daarvan logischerwijze moet(en) dragen.		De tool is later aangeschaft dan gepland. De evaluatie is daarom doorgeschoven naar het vierde kwartaal 2018 en wordt afgerond in het eerste kwartaal 2019.
Betere aansluiting van onderwijs op arbeidsmarkt: regionale skills agenda voor de toekomst. In 2017 wordt een regionale skills agenda voor de toekomst opgesteld en een actieplan skills inclusief vervolgspraken over de uitvoering ontwikkeld. In 2018 wordt op basis van deze vervolgspraken het actieplan uitgevoerd door de betrokken partijen.		Er is een concept-skillsagenda opgeleverd. Op basis van deze agenda is een verkenning uitgevoerd bij onderwijs en bedrijfsleven over de wijze waarop de benoemde vaardigheden worden aangeboden aan de leerlingen. De agenda en het actieplan worden in 2019 afgerond en geven voorstellen om via het aanbieden van vaardigheden in het onderwijs een betere aansluiting te bieden op de arbeidsmarkt. Door deze aanvullende verkenning, afgerond eind 2018, is het actieplan doorgeschoven naar 2019.
<b>Werkveld Economie landelijk gebied</b>		
Hollandse Banen: de Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer routes die het stedelijk gebied verbinden met het landschap (van kerktoren en koopgoot naar koe) voor recreatief gebruik of om over te forensen. De		Er is door de gemeenten op Voorne-Putten een projectplan vastgesteld om te komen tot een voorontwerp voor de Hollandse Baan 'Trambaanpad' op Voorne Putten. De uitwerking van de tweede pilot wordt door de provincie Zuid-Holland opgepakt. De financieringsstrategie voor Hollandse Banen is



<p>investeringsvoorstellen voor twee pilots met gemeenten, PZH en MRDH om het Hollandse Banen concept te testen zijn uitgewerkt en zullen in 2018 worden uitgevoerd. In 2017 is met de gemeenten een financieringsstrategie ontwikkeld voor het gehele netwerk (mogelijkheden EU, betrokkenheid Rijk), in 2018 zal deze strategie worden geconcretiseerd bijvoorbeeld door het starten van een EU-project.</p>		<p>meegenomen in de EU financieringsaanpak onder het vliegwiel Europa. Daarvoor geldt dat er op aanvraag van de betrokken gemeenten hierop inzet kan worden gepleegd. Er is hiervoor nog geen aanvraag vanuit de gemeenten gedaan.</p>
<p>Waterverbindingen: versterking van de waterverbindingen in de metropoolregio leidt tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. In het investeringsprogramma is een aantal projecten benoemd die de gemeenten in dit kader gaan oppakken. Een van de projecten is de verkenning naar een doorsteek van de Rotte naar de Rijn en de Vliet.</p>		<p>In 2017 is de haalbaarheidsstudie naar een vaarverbinding tussen de Rotte, de Rijn en de Vliet afgerond. De studie wordt gebruikt als bouwsteen voor de provinciale visie over de rijke groenblauwe leefomgeving en zal onderdeel worden van een bredere gebiedsverkenning voor het gebied. Er zijn in 2018 geen aanvragen vanuit de gemeenten geweest voor ondersteuning.</p>
<p>Regionale samenwerking vrijetijdseconomie. In 2016 is, onder voorzitterschap van Edo Haan, de burgemeester van Maassluis, de Alliantie Vrijtijdeconomie opgericht. Doel van de Alliantie is om de economische potentie van de groengebieden in onze regio te vergroten. In 2016 en 2017 is dit in regionaal verband geconcretiseerd door de bekendheid van de groene gebieden bij de stedeling te verbeteren. Afhankelijk van de evaluatie in de tweede helft van 2017 zal hier in 2018 een vervolg aan worden gegeven.</p>		<p>De gemeenten Maassluis en Hellevoetsluis zijn in 2018 samen met de MRDH begonnen met een onderzoek naar de vrijetijdseconomie in de regio. Tevens is gewerkt aan het opstellen van een visie voor vrijetijdseconomie.</p>
<p>Versterken kennisbasis voor het landschap met kennisinstututen. Onderbouwen en begeleiden van de activiteiten die bijdragen aan de versterking van de economie van het landelijk gebied en/of het landschap als vestigingsfactor is een doorlopende activiteit die afhankelijk van de vraag vanuit de samenwerkende gemeenten wordt ingevuld.</p>		<p>In 2018 heeft de inzet plaatsgevonden op regionale samenwerking vrijetijdseconomie, zie hiervoor.</p>

 *Project loopt volgens begroting*

 *Project loopt niet volgens begroting*

## Wat heeft het gekost?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat	Realisatie	Verskil	Gewijzigde	Primaire	Verskil	Realisatie
	2018	gewijzigde begroting en realisatie 2018	begroting 2018	begroting 2018	realisatie 2018 en realisatie 2017	2017
<i>Lasten</i>						
Subtotaal programmakosten	2.329.316	-1.548.106	3.877.422	3.790.500	-524.037	2.853.353
Subsidie InnovationQuarter	897.500	0	897.500	0	897.500	0
Subtotaal directe kosten personeel	915.136	-114.964	1.030.100	1.030.100	-1.260.274	2.175.411
<b>Totaal lasten</b>	<b>4.141.953</b>	<b>-1.663.069</b>	<b>5.805.022</b>	<b>4.820.600</b>	<b>-886.811</b>	<b>5.028.764</b>
<i>Baten</i>						
Inwonerbijdrage	4.645.469	45.069	4.600.400	4.600.400	-1.100.269	5.745.738
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	189.113	-26.987	216.100	106.100	133.344	55.769
Overige inkomensoverdrachten Europese Unie	129.993	-74.107	204.100	114.100	55.859	74.134
<b>Totaal baten</b>	<b>4.964.575</b>	<b>-56.025</b>	<b>5.020.600</b>	<b>4.820.600</b>	<b>-911.066</b>	<b>5.875.641</b>
<b>Resultaat vóór bestemming</b>	<b>822.622</b>	<b>1.607.044</b>	<b>-784.422</b>	<b>0</b>	<b>-24.255</b>	<b>846.877</b>
<i>Toevoeging aan Egalisatiereserve EV:</i>						
Incidenteel nog te accorderen	822.622	822.622	0	0	72.305	750.317
<i>Onttrekking aan Egalisatiereserve EV</i>						
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	0	784.422	-784.422	0	0	0
<b>Nog te bestemmen resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-96.560</b>	<b>96.560</b>

Samengevat is uit bovenstaande tabel op te maken dat het positieve resultaat vóór resultaatbestemming € 0,8 miljoen bedraagt. Dit bedrag bestaat voor een deel (€ 0,6 miljoen) uit nog te bevoorschotten en af te rekenen verleende projectbijdragen aan gemeenten. Voor het overige deel (€ 0,2 miljoen) bestaat dit resultaat uit een aantal onderbestedingen (o.m. onderbesteding op directe kosten personeel € 115.000 en onderbesteding op procesmiddelen € 33.000).

Voor de **bestemming van dit resultaat** wordt het volgende voorstel gedaan:

1. € 587.504 toe te voegen aan de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat ter dekking van nog af te rekenen reeds verleende projectbijdragen aan gemeenten;
2. Het restant van € 235.118 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV en bij de eerste begrotingswijziging 2019 toe te voegen aan het programmabudget EV begroting 2019.

Hierna volgt een uitgebreide verschillenanalyse en een nadere toelichting op de voorgestelde resultaatbestemming.

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2018 en realisatie 2018:

**Lasten:**

Er is binnen dit programma in 2018 € 1,66 miljoen minder besteed aan lasten dan begroot. In de volgende tabel is een verschillen-analyse opgenomen per onderwerp:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Begroting 2018</i>	<i>Realisatie lasten 2018</i>	<i>Verschil 2018</i>
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 3.044.850	€ 1.650.037	€ 1.394.813
2	Programmakosten-Procesmiddelen	€ 492.372	€ 459.608	€ 32.764
3	Programmakosten- EU project Interreg E=0	€ 340.200	€ 219.672	€ 120.528
4	Subsidie InnovationQuarter	€ 897.500	€ 897.500	€ 0
5	Directe kosten personeel	€ 1.030.100	€ 915.136	€ 114.964
	<b>Totaal</b>	<b>€ 5.805.022</b>	<b>€ 4.141.953</b>	<b>€ 1.663.069</b>

Ad 1 Programmakosten – Bijdrageregeling

Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling) is in 2018 ten laste van het programmabudget conform begroting voor € 3.044.850 aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat:

<b>Projectnaam</b>	<b>Ontvangende gemeente</b>	<b>Bedrag (€)</b>
Metropolitan Startup Lab fase 3	Delft	209.000
Projecten Werklocaties - middelgrote winkelgebieden	Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Pijnacker-Nootdorp, Wassenaar, Westvoorne, Zoetermeer	215.000
Projecten Werklocaties - kantorenlocaties, bedrijventerreinen en middelgrote winkelgebieden	Capelle aan den IJssel, Den Haag, Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam	360.850
Projecten regionale campus-ontwikkeling	Lansingerland, Midden-Delfland, Schiedam, Vlaardingen, Zoetermeer	1.410.000
Innovatieprogramma Energie en Klimaat	Delft	850.000
<b>Totaal</b>		<b>3.044.850</b>

Het in de begroting 2018 opgenomen budget van € 3.044.850 is zowel bedoeld als plafond voor het verlenen van projectbijdragen aan gemeenten als ook voor de bevoorschotting en afrekening van alle tot en met 2018 verleende bijdragen. Het gaat om meerjarige projecten waarvan de lasten over verschillende jaren heenlopen. In 2018 is in dit kader een bedrag van € 1.650.037 bevoorschot en afgerekend. Daarmee werd een bedrag van € 1.394.813 niet besteed.

Het financiële verloop van de tot en met 2018 verleende projectbijdragen is als volgt:

Omschrijving	Verleend t/m 2018	Bevoorschot en afgerekend t/m 2017	Bevoorschot en afgerekend 2018	Vijval t/m 2017	Vijval 2018	Nbg te bevoorschotten en af te rekenen
Projecten 2015	1.892.340	1.576.482	38.613	4.358	22.887	250.000
Projecten 2016	2.394.654	1.636.594	491.951		64.809	201.300
Projecten 2017	2.200.000	699.929	880.273		135.727	484.071
Projecten 2018	3.044.850	0	239.200			2.805.650
<b>Totaal</b>	<b>9.531.844</b>	<b>3.913.005</b>	<b>1.650.037</b>	<b>4.358</b>	<b>223.423</b>	<b>3.741.021</b>

Samengevat dient er per jaareinde € 3.741.021 beschikbaar te zijn voor bevoorschotting en afrekening van tot en met 2018 verleende bijdragen. Om dit te realiseren wordt een voorstel voor resultaatbestemming gedaan.

#### Ad 2 Programmakosten – Procesmiddelen

Binnen het onderdeel programmakosten is de begroting voor procesmiddelen van € 459.608 nagenoeg volledig besteed (onderbesteding € 32.764).

#### Ad 3 Programmakosten - EU project Interreg E=0

De onderbesteding op de begroting voor het Europese Interreg subsidie project E=0 van € 340.200 bedraagt € 120.528. Het betreft de begeleiding van 13 VvE's in zeven gemeenten bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Het betreft een voor de MRDH budgetneutraal project (lasten = baten), waarbij de projectkosten volledig worden gedekt uit een EU bijdrage en een gemeentelijke bijdrage. Het niet bestede budget blijft beschikbaar voor de afronding van de werkzaamheden in het eerste kwartaal van 2019.

#### Ad 4 Subsidie InnovationQuarter

De begrote subsidie aan InnovationQuarter van € 897.500 is volledig besteed.

#### Ad 5 Directe kosten personeel

De hier verantwoorde onderbesteding van € 114.964 wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

#### **Baten**

Er is binnen dit programma in 2018 € 56.025 minder aan baten gerealiseerd dan begroot. Dit bestaat voornamelijk uit de volgende onderdelen:

- Minder EU en gemeentelijke bijdragen voor het Europese Interreg subsidie project E=0 (€ 120.528 minder baten gerealiseerd dan begroot). Het betreft een voor de MRDH budgetneutraal project (baten = lasten) en de nog niet gerealiseerde baten blijven beschikbaar voor de afronding van de werkzaamheden in het eerste kwartaal van 2019.
- De Inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat bedraagt in de begroting 2018 € 5.847.700 en is conform begroting gerealiseerd. Deze inwonerbijdrage wordt deels verantwoord binnen het programma economisch vestigingsklimaat en is voor het overige deel beschikbaar als dekking voor de aan het economisch vestigingsklimaat gerelateerde overhead (zie hoofdstuk 2.3). Vanwege onderbesteding op de overhead (zie hoofdstuk 2.3) is binnen het programma economisch vestigingsklimaat een groter deel van de inwonerbijdrage verantwoord (€ 45.069 meer baten gerealiseerd dan begroot).
- De afronding van de Europese Urban Innovative Actions-subsidie voor het opstellen van een regionale skills agenda was niet begroot (€ 18.708 meer baten gerealiseerd dan begroot).

## Reserves

De begrote reserve-onttrekking van € 784.422 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. Gezien de daadwerkelijke bevoorschotting en afrekening van tot en met 2018 verleende projectbijdragen was het nog niet nodig om deze begrote reserve-onttrekking te effectueren.

## Voorstel resultaatbestemming

Het resultaat voor bestemming bedraagt € 822.622. Voor de **bestemming van dit resultaat** worden de volgende voorstellen gedaan:

**Voorstel 1:** € 587.504 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV) ter dekking van reeds verleende bijdragen.

Toelichting:

De egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2018 uit de volgende onderdelen:

Bijdrageregeling EV		€ 3.153.517
• nog af te rekenen verleende bijdragen	€ 2.569.631	
• Reservering Fieldlabinfrastructuur 2018	€ 583.886	
Onvoorzien		€ <u>76.906</u>
Saldo 1 januari 2018		€ 3.230.423

De reservering voor de Fieldlabinfrastructuur is in 2018 benut door deze in te zetten voor het (Fieldlab-) Innovatieprogramma Energie en Klimaat (totale bijdrage € 850.000). Het hiervoor gereserveerde bedrag van € 583.886 hoeft hiervoor niet geormerkt te blijven en wordt toegevoegd aan het onderdeel 'Bijdrageregeling EV nog af te rekenen' binnen de Egalisatiereserve EV. Het beschikbare bedrag voor af te rekenen bijdragen bedraagt daardoor € 3.153.517. Zoals eerder is aangegeven dient er een bedrag van € 3.741.021 beschikbaar te blijven voor het bevoorschotten en afrekenen van tot en met 2018 verleende bijdragen. Voorgesteld wordt om het verschil van € 587.504 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV vanuit het resultaat 2018.

**Voorstel 2:** Het restant van € 235.118 via de egalisatiereserve EV bij de eerste begrotingswijziging 2019 toe te voegen aan het programmabudget EV begroting 2019.

De bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat heeft begin 2019 het programmabudget 2019 gekoppeld aan stevige ambities op het gebied van digitale connectiviteit, campusontwikkeling, fieldlabs (innovatieprogramma slimme zorg), werklocaties en startup ondersteuning. Voor het realiseren van deze ambities is het nu opportuun om dit bedrag toe te voegen aan het programmabudget economisch vestigingsklimaat 2019.

## Toelichting verloop Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat:

Saldo per 1 januari 2018	€ 3.230.423
Toevoeging 2019 (resultaatbestemming 2018)	€ <u>822.622</u>
Saldo 31 december 2018	€ 4.053.045

Dit saldo bestaat uit de volgende onderdelen:

Bijdrageregeling EV nog af te rekenen	€	3.741.021
Reservering programmabudget EV 2019	€	235.118
Onvoorzien	€	76.906
Saldo 31 december 2018	€	4.053.045

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2017 en realisatie 2018:

De grootste verschillen worden hierna toegelicht.

**Programmamakosten**

De realisatie van programmamakosten was in 2018 € 524.000 lager ten opzichte van 2017. De grootste verschillen betreffen:

1. de subsidie aan InnovationQuarter die in 2017 (€ 350.000) nog deel uitmaakte van de procesmiddelen en vanaf 2018 als aparte begrotingspostsubsidie wordt verantwoord;
2. een incidentele bijdrage van de MRDH aan de Innovatie Prestatie Contracten (IPC) – regeling samen met het (voormalige) ministerie van EZ en de provincie Zuid-Holland in 2017 (€ 410.000).

Samengevat is het volgende beeld te geven van de programmamakosten 2018 versus 2017:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Realisatie 2018</i>	<i>Realisatie 2017</i>	<i>Vershil</i>
1	Programmamakosten – InnovationQuarter	€ 0	€ 350.000	€ 350.000
2	Programmamakosten - IPC regeling	€ 0	€ 410.000	€ 410.000
3	Programmamakosten – EU Interreg E=0	€ 220.000	€ 35.000	-/- € 185.000
4	Programmamakosten - overig	€ 459.000	€ 529.000	€ 70.000
5	Programmamakosten-Bijdrageregeling	€ 1.650.000	€ 1.529.000	-/- € 121.000
	<b>Totaal</b>	<b>€ 2.549.000</b>	<b>€ 2.853.000</b>	<b>€ 524.000</b>

**Subsidie InnovationQuarter**

De subsidie aan InnovationQuarter is vanaf 2018 als aparte begrotingspostsubsidie verantwoord. Tot en met 2017 maakte deze subsidie onderdeel uit van het programmabudget.

**Directe kosten personeel**

De realisatie van apparaatslasten was in 2018 € 1.260.274 lager ten opzichte van 2017. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het met ingang van 2018 verplicht apart verantwoord van de overhead (hoofdstuk 3.2). De overhead met betrekking tot economisch vestigingsklimaat (zie hoofdstuk 3.2) bedraagt in 2018 € 1.202.233 en verklaart vrijwel volledig het verschil.

**Overige inkomensoverdrachten gemeenten en Europese Unie**

De realisatie van overige inkomensoverdrachten van gemeenten en EU is in 2018 € 189.203 hoger ten opzichte van 2017. Het betreft hier voornamelijk de baten vanwege het Europese Interreg subsidie project E=0. Dit project is vanaf eind 2017 van start gegaan met de begeleiding van de VvE's met het nemen van verduurzamingsmaatregelen.

## 2.3 Overzicht overhead

### Wat hebben we gedaan?

Zie paragraaf 3.1.2 Bedrijfsvoering voor een toelichting.

### Wat heeft het gekost?

Overhead (euro's)	Realisatie 2018	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2018	Gewijzigde begroting 2018	Primaire begroting 2018	Vershil realisatie 2018 en realisatie 2017	Realisatie 2017
<b>Lasten:</b>						
Personele overhead Va	2.573.726	377.126	2.196.600	2.196.600	2.573.726	
Materiële overhead Va	1.953.912	-569.488	2.523.400	2.267.400	1.953.912	
	<b>4.527.638</b>	<b>-192.362</b>	<b>4.720.000</b>	<b>4.464.000</b>	<b>4.527.638</b>	<b>0</b>
Personele overhead EV	717.877	37.477	680.400	680.400	717.877	
Materiële overhead EV	484.356	-146.444	630.800	566.800	484.356	
	<b>1.202.233</b>	<b>-108.967</b>	<b>1.311.200</b>	<b>1.247.200</b>	<b>1.202.233</b>	<b>0</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>5.729.871</b>	<b>-301.329</b>	<b>6.031.200</b>	<b>5.711.200</b>	<b>5.729.871</b>	<b>0</b>

Binnen de kosten van overhead onderscheiden wij twee soorten kosten. Dit zijn personele kosten en materiële kosten. In de personele kosten zitten de salarislaster van leidinggevenden, secretaresses en medewerkers binnen bedrijfsvoering. De materiële kosten bevatten de kosten van bedrijfsvoering.

De overhead laat een overschot zien van € 301.329. Dit is opgebouwd uit een positief saldo op de materiële overhead. Dit wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd en activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot. Het saldo op personele overhead is negatief en wordt veroorzaakt door de kosten van externe inhuur. De inhuur wordt ingezet om openstaande vacature ruime op te vullen. Op het budget van de directe personeelslasten in de programma's wordt dan ook een onderschrijding gepresenteerd.

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Realisatie 2018	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2018	Gewijzigde begroting 2018	Primaire begroting 2018	Vershil realisatie 2018 en realisatie 2017	Realisatie 2017
Onttrekking fonds BDU	4.527.638	63.638	4.464.000	4.464.000	4.527.638	0
Inwonersbijdrage EV	1.202.233	-44.967	1.247.200	1.247.200	1.202.233	0
<b>Totale dekkingsbron</b>	<b>5.729.871</b>	<b>18.671</b>	<b>5.711.200</b>	<b>5.711.200</b>	<b>5.729.871</b>	<b>0</b>
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>		<b>320.000</b>	<b>-320.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bestemming nog te bestemmen resultaat jaarrekening 2017	-482.799	0	-482.799	0	-482.799	0
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverhoging	482.799	0	482.799	0	482.799	0
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverhoging	0	-320.000	320.000	0	0	0
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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 de lagere kosten van de overhead is er minder dekking nodig. Door de verschuiving van activiteiten in de tijd is er in 2018 geen onttrekking nodig geweest uit de reserve interne kwaliteitsverhoging.

## Indicatoren

	Taakveld	Indicator	Realisatie 2018	Begroting 2018
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,039 fte per 1.000 inwoners	0,039 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,036 fte per 1.000 inwoners	0,034 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 4,47 per inwoner	€ 4,79 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	5,84% van de totale loonsom	16,08% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	0,96% van de totale lasten	0,86% van de totale lastenbegroting

Ad 1) De formatie bedroeg in 2018 90,4 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2018 2.346.824 (begroting 2019).

Ad 2) De bezetting bedraagt per 31 december 2018 83,8 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 2018 2.346.824 (begroting 2019).

Ad 3) De totale apparaatskosten bedroegen in 2018 € 10.490.430 (zie hoofdstuk 3.1 Organisatie en bedrijfsvoering). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2018 2.346.824 (begroting 2019).

Ad 4) De totale loonsom bedraagt in 2018 € 8.052.162 (zie hoofdstuk 3.1 Organisatie en bedrijfsvoering). De externe inhuur bedraagt in 2018 € 470.367. Voor 49% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten. De afwijking ten opzichte van de begroting 2018 komt doordat de begroting 2018 nog uitgaat van significante inhuur van gemeenten voor het invullen van de zgn. flexibele schil. In 2018 werd in de praktijk als gevolg van een organisatiewijziging per 1 juni 2017 (beëindiging vaste flexibele schil) meer gebruik gemaakt van medewerkers met een aanstelling bij de MRDH.

Ad 5) De overhead bedraagt in 2018 € 5.729.871 (zie het overzicht Overhead in dit hoofdstuk). De totale lasten bedragen in 2018 € 599.239.512 (zie 5. Programmarekening). De lasten worden gefinancierd uit de BDU voor de Va en uit de inwonerbijdrage bij EV.



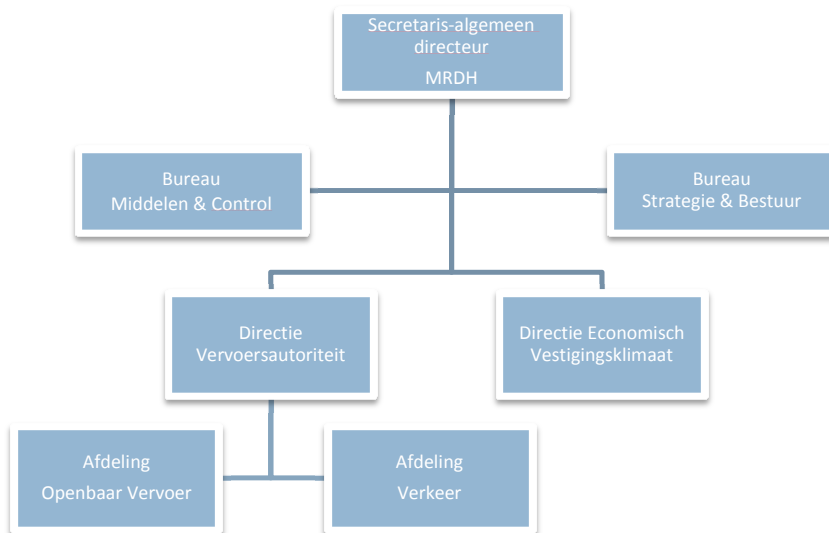
## Hoofdstuk 3 Paragrafen

### 3.1 Organisatie en bedrijfsvoering

#### 3.1.1 MRDH-organisatie

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken van de MRDH zijn ondergebracht in de directie Vervoersautoriteit (met de afdelingen Verkeer en Openbaar vervoer) en de directie Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken van de MRDH zijn centraal op concernniveau georganiseerd binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur.

Schematisch is dit als volgt weer te geven:



#### *Secretaris-algemeen directeur*

De secretaris-algemeen directeur geeft integraal leiding aan de MRDH-organisatie en is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. Deze inzet wordt onveranderd gelijkelijk toebedeeld aan de beide directies en komt daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 50% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Sinds medio november 2017 werd de functie waargenomen door de directeur Economisch Vestigingsklimaat. Per september 2018 is de functie ingevuld door externe inhuur.

#### *Vervoersautoriteit (Va)*

Binnen de directie Vervoersautoriteit staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De directeur Vervoersautoriteit heeft de eindverantwoordelijkheid over twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van deze afdelingen ligt bij twee managers. De Vervoersautoriteit telt 52 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer. Het aantal fte is eind 2018 met 4 fte gedaald ten opzichte van de 2017. Financiële en bestuurszaken functies zijn overgeheveld naar bureau Middelen & Control respectievelijk bureau Strategie & Bestuur.

#### *Economisch Vestigingsklimaat (EV)*

Binnen de directie Economisch Vestigingsklimaat staat de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid ligt bij de directeur EV. Dit organisatieonderdeel telt 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. Het aantal fte is eind 2018 met 2 fte gedaald ten opzichte van 2017. De functie bestuurszaken is overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur.

### *Bureaus Middelen & Control en Strategie en Bestuur*

De MRDH heeft twee bureaus op concernniveau voor de uitvoering van stafzaken: bureau Middelen & Control (BMC) en bureau Strategie & Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer en facilitaire zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie en bestuur, bestuurs- en directieadvisering en -ondersteuning, communicatie/public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 27,6 fte. Het aantal fte overhead is eind 2018 gestegen ten opzichte van 2017. De stijging heeft een tweetal redenen. De bestuurszaken functies van de Vervoersautoriteit (2 fte) en Economisch Vestigingsklimaat (2 fte) zijn, ten behoeve van de verdere stroomlijning en versteviging van het besluitvormingsproces, overgeheveld naar BSB. En 2 fte financiële functies van de Vervoersautoriteit zijn overgeheveld naar BMC aangezien het zwaartepunt van deze werkzaamheden/verantwoordelijkheden ligt op het vlak van Planning en Control. De totale formatie van de organisatie is gelijk gebleven. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer.

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

	Realisatie 2018	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2018	Gewijzigde begroting 2018
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	2.059.311	281.789	2.341.100
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.786.112	291.288	2.077.400
Economisch Vestigingsklimaat	915.136	114.964	1.030.100
<b>Totalen</b>	<b>4.760.559</b>	<b>688.041</b>	<b>5.448.600</b>

Aan salariskosten is € 688.041 minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van alle vacatureruimte.

Voor een totaal overzicht van de overige salariskosten en de overige organisatielasten (overhead) en de doorberekening daarvan naar de dekkingsbronnen BDU en Inwonerbijdrage EV verwijzen wij naar de paragraaf 2.3 Overhead en 3.1.2 Bedrijfsvoering.

### **3.1.2 Bedrijfsvoering**

De overhead van de MRDH-organisatie bestaat naast ambtelijke inzet (salarislasten) uit materiële apparaatslasten voor Bestuurszaken/Juridische Zaken, ICT/DIV, Overige personele lasten, Financiën, 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.

#### Bestuurszaken/Juridische Zaken

In 2018 zijn diverse kosten gemaakt voor onder meer het organiseren van vergaderingen en bestuurlijke bijeenkomsten. Er heeft een centralisatie van bestuurszaken medewerkers vanuit de lijn naar bureau Strategie & Bestuur plaatsgevonden. Daarnaast zijn er extern verschillende juridische adviezen ingewonnen en zijn de besluiten van de MRDH op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt en gepubliceerd. Voorts zijn tegen besluiten bezwaren en ingestelde beroepen afgehandeld via de algemene bezwarencommissie en de rechtspraak. De nieuwe AVG (privacy) is ingevoerd. In 2018 zijn de aanbevelingen uit de tussentijdse evaluatie naar de gemeenschappelijke regeling grotendeels uitgevoerd, waarvoor externe onderzoekers zijn

ingeschakeld. Het restant daarvan zal in 2019 gestalte krijgen, waaronder de implementatie van digitale stukkenstroom en een toegankelijk informatiesysteem.

#### ICT/DIV

Het team ICT/DIV heeft in 2018 veel inzet gepleegd op geplande inbesteding van de digitale werkplek bij de gemeente Den Haag. De komende maanden wordt de inbesteding van dienstverlening bij de gemeente Den Haag afgerond. Tegelijk vindt hiermee een volledige upgrade plaats van de digitale werkplek (Office 365) en het document management systeem (eDocs). Met deze beweging maakt de MRDH tevens een grote stap in termen van verdere informatieveiligheid.

#### Overige personele lasten

Per 1 mei 2017 wordt de ambtelijke inzet voor HRM-taken ingekocht bij de gemeente Rotterdam. De MRDH-organisatie volgt de rechtspositie van de gemeente Rotterdam, waarbij de werkgever de kosten draagt voor dienstreizen, woon-werk-verkeer, opleidingen, etc. Daarnaast zijn reguliere kosten gemaakt voor arbeidsomstandigheden (inzet bedrijfsarts en vertrouwenspersoon), bedrijfshulpverlening, salarisadministratie, werving & selectie en (ondersteuning) van de medezeggenschap. In 2018 is verder gegaan met de organisatieontwikkeling en is een collectief opleidingsprogramma doorlopen. Daarnaast zijn in een lichte organisatiewijziging de werkzaamheden rond bestuurszaken en financiën kostenneutraal en zonder personele gevolgen gecentraliseerd.

#### Financiën

In 2018 heeft een centralisatie van een aantal financiële medewerkers vanuit de lijn naar bureau Middelen & Control plaatsgevonden. Tevens is gewerkt aan een nieuwe onderlinge taakverdeling binnen de financiële kolom, zijn we gaan werken met een model van business controllers, is de rol van teamleider administratie toegevoegd en is de flexibele schil uitgebreid met o.a. specialisten op het gebied van treasury en fiscaliteiten vanuit de gemeenten Delft en Den Haag.

Tevens zijn we in 2018 gestart met het werken met een aparte liquiditeitsbegroting, is geïnvesteerd in een aparte administratie voor projecten voor het nieuwe bestedingsbegrip, is de eerste buslening verstrekt en is verder gewerkt aan het verbetertraject rond de financiële administratie in AFAS. Dit laatste traject heeft als doel te komen tot verdere optimalisatie van het gebruik van de verschillende modules in het kader van efficiency.

#### Huisvesting/Facilitaire zaken

Na de verhuizing in 2017 is het team Huisvesting/Facilitair in 2018 hard aan de slag gegaan om het pand helemaal op orde te krijgen. Kleine aanpassingen aan het pand op gebied van veiligheid zijn gedaan.

We zien dat veel overheden en bedrijven in de werksfeer van de MRDH graag en veelvuldig bij ons vergaderen en over de vloer komen. In 2018 zijn voorbereidingen getroffen voor maatregelen om de arbo-omstandigheden van het personeel verder te verbeteren en het pand nog aantrekkelijker te maken als 'clubhuis van de regio' door verder te investeren in de vergaderzalen, het vergadermeubilair, het terras en de fietsenstalling.

#### Communicatie/Public affairs

Voor de communicatie van de MRDH worden kosten gemaakt voor bijvoorbeeld de website, de digitale nieuwsbrief, diverse publicaties door het jaar heen en de vormgeving/redactie die daarbij hoort. In 2018 zijn er diverse bijeenkomsten georganiseerd, bijvoorbeeld regionale bijeenkomsten rond de Strategische Agenda en het jaarlijkse MRDH-event, inclusief excursies in de regio, waarvoor diensten zijn ingekocht. Daarnaast is geïnvesteerd in het monitoren van media. In de lobby richting de Rijksoverheid en andere belangrijke partners voor meer BDU en versnelling van regionale investeringen zijn diverse publicaties ontwikkeld.

De realisatie van de personele en materiële overhead van de MRDH-organisatie, totaal en per dekkingsbron (BDU respectievelijk Inwonerbijdrage economisch vestigingsklimaat), levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

<b>MRDH TOTAAL</b>	<b>Realisatie 2018</b>	<b>Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2018</b>	<b>Gewijzigde begroting 2018</b>
Salarislasten	3.291.603	-414.603	2.877.000
Bestuurszaken/juridische zaken	99.412	65.588	165.000
ICT/DIV	628.258	269.442	897.700
Overige personele lasten	654.459	70.541	725.000
Financiën	130.120	-10.120	120.000
Huisvesting/facilitaire zaken	893.549	88.451	982.000
Communicatie	150.390	114.110	264.500
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-75.116	75.116	0
Doorbelasting overhead projecten	-42.804	42.804	0
<b>Totalen</b>	<b>5.729.871</b>	<b>301.329</b>	<b>6.031.200</b>

Toelichting afwijkingen:

*Salarislasten*

Er is een overschrijding van € 414.600 op salarislasten overhead. Dit heeft voor een groot deel te maken met het feit dat de vacaturerimte binnen de MRDH wordt gebruikt voor tijdelijke inhuur. De kosten van deze tijdelijke inhuur "landen" op de overheadsalarislasten. Dit past binnen de volledige MRDH salarislastenbegroting. In totaal is er een onderschrijding van € 274.000.

*Bestuurszaken/Juridische zaken*

De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 65.500. Het was in 2018 minimaal noodzakelijk om extern juridisch advies in te winnen, te reageren op bezwaarprocedures of bekendmakingen te publiceren. Tevens vielen de kosten voor de netwerkbijeenkomsten en vergaderingen lager uit dan begroot en is een aantal lidmaatschappen niet gecontinueerd. In 2019 zal het budget volledig worden uitgenut vanwege de implementatie van een nieuw e-systeem.

*ICT/DIV*

De onderschrijding bedraagt € 269.400. Dit wordt veroorzaakt doordat het ICT project betreft "overstappen op de nieuwe digitale werkplek" een paar maanden is verschoven. De implementatie zal in het 1e kwartaal 2019 plaats vinden. De kosten die hiermee gemoeid zijn worden niet in 2018, maar in 2019 gemaakt. Het ICT project heeft ook een gunstige uitwerking op de kosten van hosting en licenties.

*Overige personele lasten*

De onderschrijding bedraagt € 70.500 en wordt over het algemeen veroorzaakt door lagere kosten woon-werkverkeer. De begroting op dit onderdeel blijkt te hoog en is voor de komende jaren aangepast.

### *Financiën*

Binnen deze kostencategorie is € 10.100 meer besteed dan begroot. In 2018 waren de accountantskosten lager dan begroot. Wel zijn er extra uitgaven geweest voor het inhuren van externe expertise. Deze expertise was onder andere noodzakelijk voor de ondersteuning bij de interne controle en het opzetten van de liquiditeitsbegroting.

De werkzaamheden omtrent de verdere inrichting van de treasury functie is verschoven naar 2019.

### *Huisvesting/Facilitaire zaken*

De verwachting was dat het gehele budget uitgenut zou worden, echter bedraagt de onderschrijving € 88.400. Dit wordt voor een groot deel veroorzaakt door een lagere realisatie op servicekosten dan begroot. Per 30-10-2017 is de locatie Westersingel 12 in gebruik genomen. In samenspraak met de nutsbedrijven is er een inschatting gemaakt voor te verwachten servicekosten 2018. Dit bleek echter te hoog. Verder zijn de kosten voor kopieer- en drukwerk voor de helft uitgenut. De inzet op meer papierloos werken en het plaatsen van minder kopieermachines op de nieuwe locatie zijn hiervan de oorzaak.

### *Communicatie/Public Affairs*

Aan communicatie is in 2018 € 114.100 minder besteed dan begroot, voornamelijk vanwege lagere kosten voor regiobijeenkomsten en minder specialistische inhuur op communicatie. De verwachting voor 2019 is dat door activiteiten rond de nieuwe bestuursperiode het budget in zijn geheel wordt gebruikt.

### *Bijdrage samenwerkingsverbanden*

De opbrengst van de doorbelasting werkplekken en overheadkosten is niet in de begroting opgenomen.

### *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 2018 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting.

Hierna volgen de overzichten van de verdeling van de hiervoor verantwoorde organisatielasten over de dekkingsbronnen Rijksbijdrage BDU verkeer en vervoer en Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat:

<b>Rijksbijdrage BDU verkeer en vervoer</b>	<b>Realisatie 2018</b>	<b>Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2018</b>	<b>Gewijzigde begroting 2018</b>
Salarislasten	2.573.726	-377.126	2.196.600
Bestuurszaken/juridische zaken	79.530	52.470	132.000
ICT/DIV	502.606	215.594	718.200
Overige personele lasten	526.865	53.135	580.000
Financiën	104.096	-8.096	96.000
Huisvesting/facilitaire zaken	714.839	70.761	785.600
Communicatie	120.312	91.288	211.600
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-60.093	60.093	0
Doorbelasting overhead projecten	-34.243	34.243	0
<b>Totalen</b>	<b>4.527.638</b>	<b>192.362</b>	<b>4.720.000</b>

Inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2018	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2018	Gewijzigde begroting 2018
Salarislasten	717.877	-37.477	680.400
Bestuurszaken/juridische zaken	19.882	13.118	33.000
ICT/DIV	125.652	53.848	179.500
Overige personele lasten	127.594	17.406	145.000
Financiën	26.024	-2.024	24.000
Huisvesting/facilitaire zaken	178.710	17.690	196.400
Communicatie	30.078	22.822	52.900
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-15.023	15.023	0
Doorbelasting overhead projecten	-8.561	8.561	0
<b>Totalen</b>	<b>1.202.233</b>	<b>108.967</b>	<b>1.311.200</b>

## Rechtmatigheid

Jaarlijks wordt gerapporteerd over de naleving van de financiële verordening en het treasury statuut. Ten opzicht van het verslagjaar 2017 resteren er minder afwijkingen.

### *Naleving Treasury statuut MRDH 2016*

Met uitzondering van het hierna genoemde onderwerp zijn de voorschriften en bepalingen uit het treasury statuut in 2017 goed opgevolgd. Behalve voor de te verrichten aflossingen op de vanaf 2017 aangetrokken en overgenomen leningen konden in het verslagjaar nog geen betrouwbare liquiditeitsramingen worden geproduceerd.

Halverwege 2018 is gestart met het vertalen van betrouwbare liquiditeitsramingen voor zowel leningen als overige geldstromen binnen de MRDH in een liquiditeitsplanning. Begin 2019 is de eerste liquiditeitsplanning gereed gekomen.

### *Naleving financiële verordening MRDH 2015*

Met betrekking tot de financiële verordening was er gedurende een deel van het verslagjaar nog één artikel waar nog niet aan werd voldaan. Hieronder volgt het betreffende artikel, de toelichting daarop en de getroffen beheersmaatregel:

Artikelnummer	Omschrijving	Toelichting	Beheersmaatregel
<b>Artikel 16 lid 1d</b>	(Het dagelijks bestuur draagt zorg voor) de regels voor de opdrachtverlening.	Er is een inkoopbeleid vastgesteld en het daarop gebaseerde inkoopreglement. Deze laatste geeft naast sjablonen ook een praktische handleiding op welke wijze door MRDH ingekocht wordt.	Praktisch is bijvoorbeeld het inkoopformulier (wat er gaat worden ingekocht, geraamde waarde en inkoopprocedure) gekoppeld aan het verplichtingenformulier. Het inkoopformulier moet zijn ingevuld om een verplichting te kunnen vastleggen. De planning is dit per 1 april 2019 in te voeren nadat in maart 2019 alle afdelingen zijn bezocht met een praktische toelichting.

### *Inkoopproces*

Het inkoopproces wordt beheerst. In 2018 is er voor gekozen om voor twee lopende opdrachten niet Europees aan te besteden. De ene opdracht met een contractwaarde van € 0,8 miljoen betreft het projectmanagement voor een railinfrastructuur project waarbij specialistische kennis van belang is voor het waarborgen van de continuïteit van het project. Het in dit stadium van het project overdragen van de werkzaamheden leidt naast risico's op discontinuïteit naar verwachting ook tot onevenredige kosten.

Het andere project met een contractwaarde van € 0,3 miljoen betreft de hosting van de ICT omgeving van de MRDH. Tot het moment dat de dienstverlening op ICT gebied kan worden overgenomen door de gemeente Den Haag (naar verwachting medio 2019) maakt de MRDH gebruik van de dienstverlening van de huidige dienstverlener. De huidige opdracht is in het verleden onterecht niet aanbesteed. Voor de jaarrekening 2018 bedraagt de onrechtmatigheid met betrekking tot de twee genoemde projecten in totaal € 1,1 miljoen.

### 3.2 Financiering

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

#### Financiële positie

De financiële positie per begin en ultimo 2018 laat zich als volgt becijferen:

<b>Balans en financiering</b>				
	<b>31-dec-18</b>		<b>31-dec-17</b>	
<b>Beschikbaar op lange termijn</b>				
Eigen vermogen	15.361.457		7.425.581	
Schulden op lange termijn	1.074.182.479		892.058.312	
		1.089.543.936		899.483.893
<b>Benodigd op lange termijn</b>				
Materiële vaste activa	5.106.580		7.496.941	
Financiële vaste activa	1.083.148.955		911.422.454	
		1.088.255.535		918.919.395
<b>Financieringsoverschot</b>		<b>1.288.401</b>		<b>19.435.503-</b>
<b>Te weten</b>				
Vlottende activa		470.404.189		436.676.419
Vlottende passiva		469.115.788		456.111.922
<b>Werkkapitaal</b>		<b>1.288.401</b>		<b>19.435.503-</b>

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2018 is toegenomen met een bedrag van € 20,7 miljoen. In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

<b>Staat van herkomst en besteding middelen</b>			
<b>Beschikbaar gekomen uit</b>			
Voorgestelde resultaatsbestemming 2018			822.622
Nog te bestemmen resultaat 2018			-
Toevoeging risicoreserve financieringen			7.113.253
Resultaat beleggingsfonds BOR			397.390
Opnames beleggingsfonds BOR			10.022.188
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering			2.456.403
Aangetrokken leningen regionale OV-bedrijven			1.073.104.167
			1.093.916.023
<b>Besteed aan</b>			
Verstreckte leningen regionale OV-bedrijven		1.073.126.078	
Investerings haltevoorzieningen		-	
Investerings verbouwing		-	
Investerings inrichting Westersingel		66.041	
			1.073.192.119
Toename werkkapitaal			<b>20.723.904</b>



### *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.

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (BLDO)). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2016. Daarin 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.

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 (soms al veel) eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Mede gezien de omvang van deze bijdragen 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 drie factoren:

1. De financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. De in december 2017 nieuw ingestelde Verordening bussenleningen;
3. De geraamde overbesteding in de periode 2020 t/m 2022.

### *Financiering railinvesteringen*

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 onder meer nagenoeg alle bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave 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 voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteits-opslag 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.

Voor elke verstrekte lening wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteits-opslag van minimaal 60 basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet.

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

	Stand per 1-1-2018	Opgenomen gelden	Aflossingen	Stand per 31-12-2018
HTM leningen	€ 525.000.000		€ 18.700.000	€ 506.300.000
RET leningen	€ 365.980.000	€ 283.410.000	€ 95.775.000	€ 553.615.000
EBS leningen	€ -	€ 13.378.353	€ 167.275	€ 13.211.078
<b>Totaal leningen</b>	<b>€ 890.980.000</b>	<b>€ 296.788.353</b>	<b>€ 114.642.275</b>	<b>€ 1.073.126.078</b>
HTM borgstellingen	€ 23.100.000	€ -	€ -	€ 23.100.000
RET borgstellingen	€ 120.000.000	€ -	€ -	€ 120.000.000
<b>Totaal borgstellingen</b>	<b>€ 143.100.000</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 143.100.000</b>

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 2018 niet lonend om kasgeldleningen te verstrekken aan andere decentrale overheden.

Het rente percentage voor leningen met looptijden van een jaar of meer heeft zich in 2018 zijwaarts bewogen. M.a.w. een lichte stijging van de rente werd snel weer opgevolgd door een lichte daling. Per saldo is de rente voor leningen met een looptijd van een of meerdere jaren licht omlaag gegaan in 2018.

Voor deze tarieven 2019 en verder liggen de prognoses op een hoger niveau.

De MRDH had ultimo 2018 een belegd vermogen van € 1.310,3 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

Leningen regionale OV-bedrijven	€ 1.073 miljoen
Beleggingen BOR	€ 10 miljoen
Rekening-courant 's Rijks schatkist	€ 223,3 miljoen
Liquide middelen	€ 4 miljoen
	-----
Totaal	€ 1.310,3 miljoen
	=====

Het ultimo 2018 uitgezette bedrag aan regionale OV-bedrijven bedroeg € 1.073 miljoen, waarover een bedrag van € 23,2 miljoen aan rente baten is gerealiseerd. Het opgenomen bedrag ultimo 2018 bedroeg € 1.073 miljoen, waarvoor een bedrag ad € 16,2 miljoen aan rente lasten is gerealiseerd. Het verschil tussen de rentebaten en de rentelasten is te verklaren door de risico opslag van 0,6%.

Dit rente saldo wordt in zijn geheel toegevoegd aan de risicoreserve financieringen.

#### *Renterisicobeheer*

Het renterisico dat de MRDH op haar leningenportefeuille loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH in 2018 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.

Renterisiconorm en renterisico's 2018		<i>Bedragen x € 1.000</i>
		2018
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		153.300
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen		153.378
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)		-78
5. Betaalde aflossingen		114.586
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)		-78
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)		-78
<b>Renterisiconorm</b>		
8. Begrotingstotaal		671.703
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling		20%
10. Renterisiconorm (8 x9)		134.341
<b>Toets renterisiconorm</b>		
10. Renterisiconorm		134.341
7. Renterisico op vaste schuld		-78
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)		134.419

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 2018 niet overschreden.

Kasgeldlimiet 2018		Bedragen x € 1.000			
		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
<b>Omvang korte schuld</b>					
Opgenomen gelden < 1 jaar					
Schuld rekening courant			-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
<b>Totaal netto vlottende schuld</b>		-	-	-	-
<b>Vlottende middelen</b>					
Contante gelden in kas			-	-	-
Tegoeden in rekening courant		126.337	109.191	223.609	248.525
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
<b>Totaal vlottende middelen</b>		126.337	109.191	223.609	248.525
<b>Toets kasgeldlimiet</b>					
Totaal netto vlottende schuld		-126.337	-109.191	-223.609	-248.525
Toegestande kasgeldlimiet		55.080	55.080	55.080	55.080
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		181.417	164.271	278.688	303.604
7. Begrotingstotaal (*)	€ 671.703				
8. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%				
9. Kasgeldlimiet	€ 55.080				

### Kredietrisico

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

In het treasury statuut van de MRDH en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de MRDH 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 3.4 (Weerstandsvormen en risico's) nader toegelicht.

### 3.3 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 investering 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 unanimititeit. 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	<b>HTM Personenvervoer N.V.</b>
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	Aandeelhouder van één aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de HTM Personenvervoer van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2017: € 93.123.729
Vreemd vermogen	Per 31-12-2017: € 453.246.677
Financieel resultaat	Over 2017: € 5.175.530
Risico's	Zie paragraaf weerstandsvermogen en risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

Naam	<b>RET N.V.</b>
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	Aandeelhouder van één aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2017: € 168.171.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2017: € 205.773.000
Financieel resultaat	Over 2017: € 4.735.000
Risico's	Zie paragraaf weerstandsvermogen en risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

Naam	<b>De Verkeersonderneming</b>
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 Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB Rotterdam, de gemeente Nissewaard, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de provincie Zuid-Holland, de politie en de RET.
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 31-12-2016: € 249.519
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 32.600.527

Financieel resultaat	Over 2016: € 1.515
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 huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.
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.

### 3.4 Weerstandsvermogen en risico's

#### *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 2018 niet gemanifesteerd. Hierna wordt geanalyseerd of de reserve ultimo 2018 toereikend is.

De apparaatslasten voor het programma EV bedragen in de begroting 2019 € 2,3 miljoen. 1/23 deel daarvan komt neer op een bedrag van circa € 101.000. Momenteel wordt het voorstel 'Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014' voorbereid. Daarnaast is er per 31 december 2018 nog weerstandcapaciteit beschikbaar in de vorm van een post onvoorzien binnen de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor een bedrag van € 78.000. In de tussentijd wordt geen aanpassing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat voorgesteld.

Weerstandsvermogen-ratio jaarrekening 2018:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 178.000

Benodigde weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 101.000

Weerstandsvermogen ratio: 1,76 (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 subsidies voor de twee rail concessies en twee bus concessies over 2017 zijn nog niet vastgesteld in 2018. Vervoerders hebben uitstel gevraagd voor het indienen van de verantwoording.

Het is nog niet duidelijk voor welk bedrag 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 3.2 (Financiering) reeds 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" geïdentificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

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 wordt net als in de begroting 2019 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijks 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.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar	Jaarrekening 2018	2019	2020	2021	2022	2023
Financiering aan HTM, RET en EBS	€ 1.073.126.078	€ 953.243.869	€ 841.811.659	€ 750.749.450	€ 664.927.240	€ 592.925.030
Prognose (her)financieringen	€ 64.764.390	€ 64.764.390	€ 121.859.995	€ 158.885.295	€ 190.710.658	€ 208.715.251
Boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	€ 1.392.896.353	€ 1.321.354.518	€ 1.250.826.682	€ 1.180.687.847	€ 1.110.601.012	€ 1.040.513.177
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	€ 905.382.629	€ 858.880.437	€ 813.037.344	€ 767.447.101	€ 721.890.658	€ 676.333.565
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	€ 167.743.449	€ 159.127.822	€ 150.634.310	€ 142.187.644	€ 133.747.241	€ 125.306.717
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	€ 13.419.476	€ 12.730.226	€ 12.050.745	€ 11.375.012	€ 10.699.779	€ 10.024.537
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	€ 3.612.359	€ 10.725.613	€ 18.359.345	€ 24.508.943	€ 27.000.000	€ 27.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	€ 7.113.254	€ 7.633.732	€ 6.149.598	€ 5.757.807	€ 5.414.656	€ 5.044.855
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	€ 16.274.387	€ 8.640.655	€ 2.491.057	€ -	€ -	€ -

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2021 zal worden bereikt.

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio jaarrekening 2018:

Weerstandsvermogen ratio =	$\frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$
Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 10.725.613
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 27.000.000
Weerstandsvermogen ratio:	0,40 (ruim onvoldoende)

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteits-opslag 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. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

#### Beleidsnota

Tegelijk met de besluitvorming rond de jaarrekening 2018 wordt de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen behandeld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen.

#### Kengetallen

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

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

Kengetal	2017		2018	
Netto schuldquote	97,4%		172,2%	
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	0,0%		-1,7%	
Solvabiliteitsratio	0,5%		1,0%	
Grondexploitatie	n.v.t.		n.v.t.	
Structurele exploitatieruimte	-0,8%		1,3%	
Belastingcapaciteit	n.v.t.		n.v.t.	

### Opmerkingen

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 3.2 (Financiering) 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.

### **3.5 Onderhoud kapitaalgoederen**

#### *Investerings*

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

#### *Afschrijvingen*

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

#### Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

- a. maximaal 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.

#### Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut

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

- a. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

De eerste afschrijving voor zowel de activa met economisch nut als de activa met maatschappelijk 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
Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 2984	Limpqergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen

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 MRDH 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. 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 vindt vervanging van de hardware plaats op basis van huurkoop contracten waardoor geen afschrijvingslast ontstaat. Noodzakelijke eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem) worden ten laste gebracht van de hiervoor ingestelde Reserve Interne kwaliteitsverhoging.

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.

#### *Personenbussen voor het openbaar vervoer*

De MRDH heeft 10 aardgasbussen in eigendom, die sinds augustus 2017 aan een OV-bedrijf worden verhuurd voor een periode van twee jaar. De gegarandeerde restwaarde van die voertuigen bedraagt na afloop van voornoemde huurperiode € 25.000 per bus. De jaarlijkse afschrijving op deze bussen is daarop aangepast en deze restwaarde is ultimo 2018 bereikt. In 2019 zal verkoop van de bussen plaatsvinden. Tot aan het moment van verkoop is de huurder verantwoordelijk voor het onderhoud van deze bussen.

#### *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 2018 bedraagt € 3.390.437.

### 3.6 Staat van reserves en fondsen

Omschrijving	Balans 01-01-2018	Dotatie 2018	Onttrekking 2018	Saldo 31-12-2018	Voorstel dotatie 2018	Balans 31-12-2018
<i>MRDH</i>						
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000	0	100.000
Egalisatiereserve EV	3.230.423			3.230.423	822.622	4.053.045
Risicoreserve financieringen	3.612.359	7.113.253	0	10.725.612	0	10.725.612
Reserve interne kwaliteitsverhoging	0	482.799	0	482.799	0	482.799
Nog te bestemmen resultaat	482.799	0	482.799	0	0	0
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>7.425.581</i>	<i>7.596.052</i>	<i>482.799</i>	<i>14.538.834</i>	<i>822.622</i>	<i>15.361.456</i>
<i>Regio Rotterdam</i>						
BDU	162.586.883		162.586.883	0	0	0
<i>Regio Haaglanden</i>						
Mobiliteitsfonds	51.856.101	1.183.943	24.294.057	28.745.987	0	28.745.987
<i>MRDH</i>						
BDU	0	684.653.884	494.683.090	189.970.794	0	189.970.794
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>214.442.984</i>	<i>685.837.827</i>	<i>681.564.030</i>	<i>218.716.781</i>	<i>0</i>	<i>218.716.781</i>
<b>TOTAAL-GENERAAL</b>	<b>221.868.565</b>	<b>693.433.879</b>	<b>682.046.829</b>	<b>233.255.615</b>	<b>822.622</b>	<b>234.078.236</b>

### 3.7 Inwonerbijdrage per gemeente

In de Begroting 2018 is de berekening van de inwonerbijdrage per gemeente opgenomen. Het inwonertal op 1 januari van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd, is uitgangspunt voor de berekening van de bijdrage per deelnemende gemeente. Op basis van die aantallen is de inwonerbijdrage aan de gemeenten in rekening gebracht.

In het navolgende overzicht is de gerealiseerde inwonerbijdrage per gemeente weergegeven:

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2017	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2018
Albrandswaard	25.106	2,51	63.016
Barendrecht	48.344	2,51	121.343
Brielle	16.837	2,51	42.261
Capelle aan den IJssel	66.445	2,51	166.777
Delft	101.361	2,51	254.416
Den Haag	524.305	2,51	1.316.006
Hellevoetsluis	38.721	2,51	97.190
Krimpen aan den IJssel	29.139	2,51	73.139
Lansingerland	60.098	2,51	150.846
Leidschendam-Voorburg	74.608	2,51	187.266
Maassluis	32.443	2,51	81.432
Midden-Delfland	19.034	2,51	47.775
Nissewaard	85.398	2,51	214.349
Pijnacker-Nootdorp	52.670	2,51	132.202
Ridderkerk	45.411	2,51	113.982
Rijswijk	51.009	2,51	128.033
Rotterdam	638.221	2,51	1.601.935
Schiedam	77.859	2,51	195.426
Vlaardingen	72.062	2,51	180.876
Wassenaar	26.051	2,51	65.388
Westland	105.636	2,51	265.146
Westvoorne	14.258	2,51	35.788
Zoetermeer	124.745	2,51	313.110
<b>Totaal</b>	<b>2.329.761</b>		<b>5.847.700</b>

# Deel 2 Jaarrekening

## Hoofdstuk 4 Balans 2018

ACTIVA	31-12-2018	31-12-2017	PASSIVA	31-12-2018	31-12-2017
<b>Vaste activa (art. 33)</b>			<b>Vaste passiva (art. 41)</b>		
<b>Materiële vaste activa (art. 35)</b>	<b>5.106.580</b>	<b>7.496.941</b>	<b>Eigen vermogen (art. 42/43)</b>	<b>15.361.457</b>	<b>7.425.581</b>
Machines, apparaten en installaties	3.390.437	5.398.194	Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	100.000
Vervoermiddelen	250.000	500.000	Egalisatiereserve programma EV	3.230.424	2.480.107
Bedrijfsgebouwen	1.051.587	1.175.337	Risicoreserve financieringen	10.725.813	3.612.359
Overige materiële vaste activa	414.557	423.410	Reserve interne kwaliteitsverhoging	482.799	0
			Voorgestelde resultaatsbestemming	822.622	750.317
			Nog te bestemmen resultaat	0	482.799
<b>Financiële vaste activa (art. 36)</b>	<b>1.083.148.954</b>	<b>911.422.454</b>	<b>Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)</b>	<b>1.074.182.479</b>	<b>892.058.312</b>
Leningen u/g	1.073.126.078	890.980.000	Leningen o/g	1.073.104.167	890.980.000
Beleggingen	10.021.875	20.441.453	Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312
Deelnemingen	1.001	1.001			
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>1.088.255.534</b>	<b>918.919.395</b>	<b>Totaal vaste passiva</b>	<b>1.089.543.936</b>	<b>899.483.893</b>
<b>Vlottende activa (art. 37)</b>			<b>Vlottende passiva (art. 47)</b>		
<b>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)</b>	<b>274.635.021</b>	<b>263.733.228</b>	<b>Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)</b>	<b>14.045.759</b>	<b>26.910.837</b>
Kasgeldleningen	0	75.000.000	Crediteuren	12.549.911	26.910.837
Rekening-courant 's Rijks schatkist	223.295.384	111.716.612	Belastingen	1.495.848	0
Debiteuren	3.653.079	8.778.136	<b>Overlopende passiva (art. 49)</b>	<b>455.070.030</b>	<b>429.201.085</b>
Belastingen	47.686.558	68.238.480	Fondsen	218.716.780	214.442.983
<b>Overlopende activa (art. 40a)</b>	<b>191.769.218</b>	<b>158.766.574</b>	Te betalen kosten	236.053.262	211.992.951
Nog te ontvangen bedragen	106.454.947	92.869.761	Vooruitontvangen bedragen	299.987	2.765.150
Vooruitbetaalde kosten	85.314.271	65.896.812			
<b>Liquide middelen (art. 40)</b>	<b>3.999.950</b>	<b>14.176.617</b>			
Banksaldi	3.999.950	3.999.967			
Kruisposten	0	10.176.651			
<b>Totaal vlottende activa</b>	<b>470.404.189</b>	<b>436.676.419</b>	<b>Totaal vlottende passiva</b>	<b>469.115.788</b>	<b>456.111.922</b>
<b>Totaal activa</b>	<b>1.558.659.724</b>	<b>1.355.595.815</b>	<b>Totaal passiva</b>	<b>1.558.659.724</b>	<b>1.355.595.815</b>

## Hoofdstuk 5 Programmarekening

Programmarekening	Realisatie	Verschil	Gewijzigde	Primaire	Verschil	Realisatie
	2018	gewijzigde begroting en realisatie 2018	begroting 2018	begroting 2018	realisatie 2018 en realisatie 2017	2017
<i>Lasten</i>						
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	403.981.740	-8.804.432	412.786.172	400.232.145	-19.729.194	423.710.934
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	195.420.949	-90.989.536	286.410.485	255.981.077	-285.965.502	481.386.451
Economisch Vestigingsklimaat	4.141.953	-1.663.069	5.805.022	4.820.600	-886.811	5.028.764
Overhead	5.729.871	-301.329	6.031.200	5.711.200	5.729.871	0
Onverzien	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>609.274.512</b>	<b>-101.758.367</b>	<b>711.032.879</b>	<b>666.745.022</b>	<b>-300.851.637</b>	<b>910.126.149</b>
<i>Baten</i>						
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	411.094.993	-9.016.387	420.111.379	405.190.971	-16.604.621	427.699.613
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	195.420.949	-90.989.535	286.410.484	255.981.077	-285.965.502	481.386.451
Economisch Vestigingsklimaat	4.964.575	-56.025	5.020.600	4.820.600	-911.066	5.875.641
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	5.729.871	18.871	5.711.200	5.711.200	5.729.871	0
<b>Totaal baten</b>	<b>617.210.388</b>	<b>-100.043.275</b>	<b>717.253.663</b>	<b>671.703.848</b>	<b>-297.751.317</b>	<b>914.961.704</b>
<b>Resultaat vóór bestemming</b>	<b>7.935.876</b>	<b>1.715.092</b>	<b>6.220.784</b>	<b>4.958.826</b>	<b>3.100.320</b>	<b>4.835.556</b>
<i>Toevoeging aan reserves</i>						
Structueel	0	0	0	0	0	0
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	7.596.052	270.845	7.325.207	4.958.826	3.993.612	3.602.440
Incidenteel nog te accorderen	822.622	822.622	0	0	72.305	750.317
<i>Onttrekking aan reserves</i>						
Structueel	0	0	0	0	0	0
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	-482.799	621.623	-1.104.422	0	-482.799	0
<b>Nog te bestemmen resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-482.798</b>	<b>482.799</b>



## Hoofdstuk 6 Toelichtingen

### 6.1 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**

- als immateriële vaste activa is het (dis)agio met betrekking tot de effecten (obligaties) opgenomen.
- de materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. Voor de metropoolregio is er sprake van activa met zowel een economisch- als maatschappelijk nut. De afschrijvingen zijn lineair berekend en gerelateerd aan de verwachte economische levensduur met inachtneming van een eventuele restwaarde.
- Financiële vaste activa: de effecten (obligaties) zijn opgenomen tegen nominale (de verwachte aflossingswaarde) en de beleggingen BOR tegen de marktwaarde per balansdatum. De deelnemingen zijn gewaardeerd op verkrijgingsprijs. Indien de waarde van de aandelen structureel daalt tot onder de verkrijgingsprijs vindt afwaardering plaats. Leningen u/g (uitgeleende gelden) worden opgenomen tegen nominale waarde.

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. maximaal 10 jaar: straatmeubilair;
- d. 5 jaar: telefooninstallaties;
- e. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
- f. 10 jaar: kantoormeubilair.

#### **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.

#### **Overlopende activa**

De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

#### **Liquide middelen**

De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.

### ***Eigen vermogen***

Het eigen vermogen bestaat uit de reserve weerstandsvermogen EV, egalisatiereserve EV, de risicoreserve financieringen, de reserve interne kwaliteitsverbetering, 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***

Ontvangsten en uitgaven worden ten gunste c.q. ten laste gebracht van het jaar waarin de prestatie is geleverd. Subsidieverstrekingen worden als volgt verantwoord:

- exploitatiesubsidies worden verantwoord in het jaar waarop ze betrekking hebben;
- bij projectsubsidies wordt de voorschotbetaling verantwoord in het jaar van betaling en de eindafrekening in het jaar van de beschikking met een eventuele correctie op basis van de projectvoortgang (bestedingsbegrip).

Renten worden toegerekend aan het jaar waarin deze zijn opgebouwd.

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 op basis van de in de begroting gehanteerde sleutels. Dit kan leiden tot over- en onderschrijdingen op een programma. Deze (technische) verschillen worden niet nader in de analyse verklaard.

## 6.2 Toelichting op de balans

### Materiële vaste activa

Omschrijving	jaar	mnd	Restwaarde	Afs %	Aanschafwd	Cumulatieve	Boekwaarde	Investering	Afschrijving	Aanschafwd	Cumulatieve	Boekwaarde
					01-01-2018	Afschrijving 01-01-2018	01-01-2018	2018	2018	31-12-2018	Afschrijving 31-12-2018	31-12-2018
<b>Machines, apparaten en installaties</b>												
<b>Chipkaart apparatuur</b>												
Distributieapparatuur chipkaart	2015	12	0,00	100%	115.522	115.522	-	-	-	115.522	115.522	-
<b>ABRI's</b>												
Diverse investeringen	2014	12	0,00	20%	1.840.208	932.893	907.315	-	368.042	1.840.208	1.300.934	539.273
Diverse investeringen	2015	12	0,00	20%	6.751.117	3.382.380	3.368.737	-	1.350.223	6.751.117	4.732.603	2.018.514
Diverse investeringen	2015	12	0,00	20%	35.847	14.339	21.508	-	7.169	35.847	21.508	14.339
Diverse investeringen	2016	12	0,00	20%	849.096	254.729	594.367	-	169.819	849.096	424.548	424.548
Diverse investeringen	2017	12	0,00	20%	562.518	56.252	506.266	-	112.504	562.518	168.755	393.763
					10.038.786	4.640.592	5.398.194	-	2.007.757	10.038.786	6.648.349	3.390.437
<b>Totaal machines, apparaten en installaties</b>					<b>10.154.308</b>	<b>4.756.114</b>	<b>5.398.194</b>	<b>-</b>	<b>2.007.757</b>	<b>10.154.308</b>	<b>6.763.871</b>	<b>3.390.437</b>
<b>Vervoersmiddelen</b>												
<b>Aardgasbussen</b>												
10 aardgasbussen	2015	12	250.000,00	33%	1.630.000	1.130.000	500.000	-	250.000	1.630.000	1.380.000	250.000
					<b>1.630.000</b>	<b>1.130.000</b>	<b>500.000</b>	<b>-</b>	<b>250.000</b>	<b>1.630.000</b>	<b>1.380.000</b>	<b>250.000</b>
<b>Bedrijfsgebouw Westersingel</b>												
<b>Verbouwing</b>												
Verbouwingkosten Westersingel	2016	12	0,00	10%	5.780	578	5.202	-	578	5.780	1.156	4.624
Verbouwingkosten Westersingel	2017	12	0,00	10%	1.231.721	61.586	1.170.135	-	123.172	1.231.721	184.758	1.046.963
					<b>1.237.501</b>	<b>62.164</b>	<b>1.175.337</b>	<b>-</b>	<b>123.750</b>	<b>1.237.501</b>	<b>185.914</b>	<b>1.051.587</b>
<b>Overige materiële vaste activa</b>												
Meubilair	2017	12	0,00	10%	295.242	14.762	280.480	-	29.524	295.242	44.286	250.956
Meubilair	2018	6	0,00	10%	-	-	-	24.912	1.246	24.912	1.246	23.666
ICT	2017	12	0,00	33%	90.492	15.082	75.410	-	30.164	90.492	45.246	45.246
ICT	2018	6	0,00	33%	-	-	-	41.131	6.855	41.131	6.855	34.276
Bekabeling	2017	12	0,00	10%	71.074	3.554	67.521	-	7.107	71.074	10.661	60.413
					<b>456.808</b>	<b>33.398</b>	<b>423.410</b>	<b>66.043</b>	<b>74.896</b>	<b>522.850</b>	<b>108.294</b>	<b>414.556</b>
<b>Totaal materiële vaste activa</b>					<b>13.478.617</b>	<b>5.981.676</b>	<b>7.496.941</b>	<b>66.043</b>	<b>2.456.403</b>	<b>13.544.659</b>	<b>8.438.079</b>	<b>5.106.580</b>

*Machines, apparaten en installaties* 2018 € 3.390.437 2017 € 5.398.194

### Haltevoorzieningen

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.

Boekwaarde per 1 januari 2018	€	5.398.194
Investeringen 2018	€	0
Afschrijving 2018	€	2.007.757 -
Boekwaarde per 31 december 2018	€	3.390.437

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.

*Vervoermiddelen* 2018 € 250.000 2017 € 500.000

De concessie voor het personenvervoer per bus in de gemeente Den Haag is gegund aan HTMbuzz. Daarvoor werden de stadsbussen van HTM in december 2012 (door)geleverd via het Stadsgewest Haaglanden aan HTMbuzz. Vanwege de door het Rijk opgelegde bezuinigingen op het openbaar vervoer is de dienstregeling aangepast. Hierdoor waren 20 bussen minder nodig. Deze bussen waren eigendom van het Stadsgewest Haaglanden. In 2014 zijn 10 bussen door het Stadsgewest verkocht en per 1 januari 2015 zijn 10 bussen verkocht aan de MRDH. Vanaf medio 2017 zijn de bussen verhuurd t/m september 2019. Daarna heeft de MRDH een Buy Back garantie waardoor de bussen aan MAN kunnen worden terugverkocht voor een waarde van € 25.000 per bus. Derhalve zal de MRDH de bussen afschrijven tot een waarde van € 250.000.

Boekwaarde per 1 januari 2018	€	500.000
Aanschaf 2018	€	0
Afwaardering 2018	€	<u>250.000 -</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	€	250.000

De boekwaarde van de bussen is in 2017 aangepast aan de economische waarde. De afschrijving wordt gefinancierd uit de BDU-middelen.

*Bedrijfsgebouw Westersingel* 2018 € 1.051.587 2017 € 1.175.337

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.

Boekwaarde per 1 januari 2018	€	1.175.337
Investeringen 2018	€	0
Afschrijving 2018	€	<u>123.750-</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	€	1.051.587

*Overige materiële vaste activa* 2018 € 414.556 2017 € 423.410

Voor de inrichting van de werkplekken en het pand in Rotterdam zijn diverse investeringen gedaan in meubilair en faciliteiten op ICT gebied.

Boekwaarde per 1 januari 2018	€	423.410
Investeringen 2018	€	66.042
Afschrijving 2018	€	<u>74.896-</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	€	414.556

## Financiële vaste activa

*Beleggingen* 2018 € 10.021.875 2017 € 20.441.453

In 2003 heeft het Stadsgewest Haaglanden de belegging van de gelden van het BOR-fonds aan BNG Vermogensbeheer (BVB) opgedragen en zijn deze middelen in een beleggingsfonds ondergebracht. Dit beleggingsfonds is door het Stadsgewest Haaglanden per 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH.

Met de invoering van het verplicht schatkistbankieren in 2013 is conform de hiertoe aangepaste wet- en regelgeving bepaald, dat het saldo van dit beleggingsfonds in maximaal zeven jaar weer geheel liquide moet zijn gemaakt. Dat gebeurt door middel van jaarlijks vast te stellen opnames op basis van de resterende looptijd, uitgaande van het hiervoor genoemde maximum van zeven jaar. In 2019 vindt dus de laatste opname plaats. De waardering van de beleggingen door de erkende rating-bureaus was op balansdatum AAA (triple A) en AA (double A). Opbrengsten worden direct weer belegd en komen conform de geldende afspraken direct ten goede aan het BOR-fonds. In 2017 was sprake van een negatief beleggingsresultaat van € 0,4 miljoen.

Belegging BNG Vermogensbeheer:

Saldo per 1 januari 2018	€	20.441.453
Opnames	€	<u>10.022.188-</u>
	€	10.419.265
Beleggingsresultaat	€	<u>397.390-</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	€	10.021.875

*Deelnemingen* 2018 € 1.001 2017 € 1.001

HTM personenvervoer N.V.

Boekwaarde per 1 januari 2018	€	1
Aankoop 2018	€	0
Verkoop 2018	€	<u>0 -</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	€	1

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

RET N.V.

Boekwaarde per 1 januari 2018	€	1.000
Aankoop 2018	€	0
Verkoop 2018	€	<u>0 -</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	€	1.000

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

<i>Leningen u/g (uitgeleende gelden)</i>	<i>2018 € 1.073.126.078</i>	<i>2017 € 890.980.000</i>
--	-----------------------------	---------------------------

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.

Boekwaarde per 1 januari 2018	€	890.980.000
Bij: Opgenomen leningen 2018	€	153.378.353
Overgenomen leningen gemeenten 2018	€	143.410.000
Af: Aflossingen 2018	€	<u>114.642.275</u>
Boekwaarde per 31 december 2018	€	1.073.126.078

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in hoofdstuk 3.2 Financiering.

***Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar***

<i>Kasgeldleningen</i>	<i>2018 €</i>	<i>0</i>	<i>2017 € 75.000.000</i>
------------------------	---------------	----------	--------------------------

De kasgeldleningen uit 2017 betreffen twee leningen aan RET Infrastructuur B.V. als overbruggingsfinanciering voor een in 2018 nieuw uit te werken schema van de benodigde herfinanciering. Beide leningen zijn in 2018 afgelost.

Dit betreft het saldo dat verplicht aangehouden dient te worden bij het ministerie van Financiën. Deze liquide middelen staan ter vrije beschikking van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Benutting drempelbedrag schatkistbankieren is weergegeven in de tabel.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
Verslagjaar					
(1)	Drempelbedrag	€	4.093,41		
			Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3
			Kwartaal 4		
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen		3.134	2.335	1.861
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag		959	1.758	2.233
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag		-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
Verslagjaar					
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar		671.703		
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen		500.000		
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat		171.703		
(1) = (4b)*0,0075 + (4c)*0,002 met een minimum van €250.000	Drempelbedrag		4.093,41		
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
Kwartaal 1					
Kwartaal 2					
Kwartaal 3					
Kwartaal 4					
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)		282.085	212.499	171.203
(5b)	Dagen in het kwartaal		90	91	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen		3.134	2.335	1.861
			2.563		

<i>Debiteuren</i>	<i>2018 € 3.653.079</i>	<i>2017 € 8.778.136</i>
-------------------	-------------------------	-------------------------

Het saldo van de debiteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Gemeenten:	€ 718.401
Rijk:	€ 856.919
Overig:	<u>€ 2.077.759</u>
Totaal debiteuren	€ 3.653.079

In deze post zitten afrekeningen van diverse projecten (o.a. St. Sebastiaansbrug, Hoekse Lijn, doelgroepen vervoer) met gemeenten (€ 1.727k), reclame opbrengsten ABRI's (€ 1.450k), verhuur bussen 2018 (€ 334k), doorbelasting detacheringen (€ 84k), verhuur stalling bussen (€ 43,8k) en overige (€ 12k) In het saldo debiteuren hoeft geen voorziening voor dubieuze posten te worden opgenomen. De post loopt in 2019 in zijn geheel weg.

<i>Belastingen</i>	<i>2018 € 47.686.558</i>	<i>2017 € 68.238.480</i>
--------------------	--------------------------	--------------------------

BTW compensatiefonds	€ 47.684.225
Loonheffing	<u>€ 2.333</u>
	€ 47.686.558

De BCF-afrekening over 2018 vindt in januari 2019 plaats op basis van de afwikkeling van de aangifte 2018, die conform de richtlijnen per jaar in januari 2019 is ingediend. De vordering loonheffing is ontstaan vanuit een correctierun van de salarissen en loopt in 2019 in zijn geheel weg.

### **Overlopende activa**

<i>Nog te ontvangen bedragen</i>	<i>2018 € 106.454.947</i>	<i>2017 € 92.869.761</i>
----------------------------------	---------------------------	--------------------------

Hierin is onder andere een vordering opgenomen op het ministerie RWS inzake de Rotterdamsebaan ad € 88 miljoen, rente aan OV bedrijven ad € 14,3 miljoen, een post van € 1,1 miljoen in verband met afrekeningen reclame opbrengsten abri's, nog te ontvangen bijdragen van de gemeenten voor de concessie Regiotaxi 2018 (een bedrag van € 2,1 miljoen) diverse afrekeningen OV bedrijven (€ 0,2 miljoen), een nog te ontvangen bedrag uit projecten EU € 0,2 miljoen en een bedrag aan door te schuiven BTW economisch vestigingsklimaat ad € 0,2 miljoen.

<i>Vooruitbetaalde kosten</i>	<i>2018 € 85.312.150</i>	<i>2017 € 65.896.812</i>
-------------------------------	--------------------------	--------------------------

Het grootste deel van deze post zijn vooruitbetalingen aan diverse projecten (€ 80,9 miljoen). Dit betreffen voorschotten voor projecten die nog moet worden opgestart en waar dus nog geen prestaties voor zijn geleverd of projecten die tegen werkelijke projectvoortgang zijn gewaardeerd. Verder bevat de post vooruitbetaalde aflossing en rente (€ 2,2 miljoen), diverse vooruitbetaalde facturen (€ 2,1 miljoen) en vorderingen op personeel (€ 2.100).

De grootste vooruitbetaalde kosten op de investeringsprojecten Va zijn:

Project A13/A16	€ 64.900.000
Vervoersknoop Bleizo	€ 4.567.000
Systemsprong sneltramtraject	€ 3.626.750
Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem 3	€ 2.997.500
Fietsviaduct A4 Ypenburg	€ 2.222.125
Knooppunt Alexander	€ 1.542.600
Bleizo Hov baan	€ 733.955
Herinrichting busplatform Den Haag CS	<u>€ 334.950</u>
	€ 80.924.880



## Liquide middelen

<i>Banksaldi</i>	2018	€ 3.999.950	2017	€ 3.999.967
------------------	------	-------------	------	-------------

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

<i>Kruisposten</i>	2018	€ 0	2017	€ 10.176.651
--------------------	------	-----	------	--------------

Betrof een overboeking uit het schatkistbankieren waarvan de valutadatum tussen de BNG en het schatkistbankieren van elkaar verschilt.

## Eigen vermogen

<i>Reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat</i>	2018	€ 100.000	2017	€ 100.000
--	------	-----------	------	-----------

De reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat bedraagt € 100.000 en 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.

Het verloop op deze post is als volgt:

Saldo per 1 januari 2018	€	100.000
Toevoeging i.v.m. weerstandscapaciteit	€	0
Saldo 31 december 2018	€	100.000

<i>Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat</i>	2018	€ 3.230.424	2017	€ 2.480.107
---	------	-------------	------	-------------

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.

Het verloop op deze post in 2018 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2018	€	2.480.107
Toevoeging 2018 (resultaatbestemming 2017)	€	750.317+
Saldo 31 december 2018	€	3.230.424

<i>Risicoreserve financieringen</i>	2018	€ 10.725.612	2017	€ 3.612.359
-------------------------------------	------	--------------	------	-------------

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 3.4 (Weerstandsvermogen en risico's) wordt uitgebreid toegelicht welke gekwantificeerde risico's hiermee worden afgedekt en hoe deze reserve wordt opgebouwd.

Het verloop op deze post in 2018 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2018	€	3.612.359
Toevoeging 2018	€	7.113.254+
Saldo 31 december 2018	€	10.725.613

<i>Reserve interne kwaliteitsverbetering</i>	2018	€ 482.799	2017	€	0
--	------	-----------	------	---	---

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 1<sup>e</sup> bestuursrapportage 2018 besloten om het nog te bestemmen resultaat toe te voegen aan deze reserve. In 2018 heeft er geen onttrekking aan de reserve plaatsgevonden.

Het verloop op deze post in 2018 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2018	€	0
Toevoeging 2018	€	482.799+
Saldo 31 december 2018	€	482.799

<i>Voorgestelde resultaatsbestemming</i>	2018	€	822.623	2017	€	750.317
--	------	---	---------	------	---	---------

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om een bedrag van € 822.623 toe te voegen aan de Egalisatiereserve programma EV.

Voor een onderbouwing wordt verwezen naar de financiële toelichting in hoofdstuk 2.2. programma Economisch Vestigingsklimaat.

<i>Nog te bestemmen resultaat</i>	2018	€	0	2017	€	482.799
-----------------------------------	------	---	---	------	---	---------

Door het algemeen bestuur is bij de begrotingswijziging in de eerste bestuursrapportage 2018 besloten het bedrag ad € 482.799 toe te voegen aan een nieuw te vormen bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging.

### ***Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer***

<i>Garantiesom abri's</i>	2018	€	1.078.312	2017	€	1.078.312
---------------------------	------	---	-----------	------	---	-----------

De exploitatie van de reclamevitrites 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 reclamevitrites als garantie te betalen aan de Concessieverlener. Na afloop van de overeenkomst (5-jarig) wordt dit bedrag door de Concessieverlener teruggestort.

<i>Leningen o/g (opgenomen gelden)</i>	2018	€	1.073.104.167	2017	€	890.980.000
--	------	---	---------------	------	---	-------------

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.

Boekwaarde per 1 januari 2018	€	890.980.000
Bij: Opgenomen leningen 2018	€	153.378.353
Overgenomen leningen gemeenten 2018	€	143.410.000
Af: Aflossingen 2018	€	114.664.186
Boekwaarde per 31 december 2018	€	1.073.104.167

### **Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar**

<i>Crediteuren</i>	2018	€ 12.549.911	2017	€ 26.910.837
--------------------	------	--------------	------	--------------

De post crediteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Gemeenten:	€	2.981.434
Rijk:	€	2.111.477
Overig:	€	<u>7.457.000</u>
Totaal crediteuren	€	12.549.911

De schulden aan de gemeenten bestaan voornamelijk uit afrekeningen van projecten of declaraties van lopende projecten. Voor het Rijk bestaat het uit contributies voor samenwerkingsverbanden. De schulden aan overige crediteuren bestaan uit bedragen voor aflossing en rente, voorschot bedragen BTW inzake Exploitatie van vervoerders en doorbelasting van gemaakte uren door inhuur.

De post crediteuren loopt gedurende het boekjaar 2019 in zijn geheel af.

<i>Belastingen</i>	2018	€ 1.495.848	2017	€ 0
--------------------	------	-------------	------	-----

BTW ondernemer	€	1.495.848
----------------	---	-----------

De BTW-afrekening over 2018 vindt in januari 2019 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2018, die conform de richtlijnen per kwartaal in 2018 en januari 2019 zijn ingediend.

#### **Overlopende passiva**

<i>Fondsen</i>	2018	€ 218.716.780	2017	€ 214.442.983
----------------	------	---------------	------	---------------

De onder dit hoofd verantwoorde middelen betreft de van derden ontvangen voorschotbedragen met een specifiek bestedingsdoel. Deze zijn als volgt te specificeren:

Fonds BDU MRDH	€	189.970.793
Fonds mobiliteitsfonds Haaglanden	€	<u>28.745.987</u>
Totaal	€	218.716.780

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.

Tot en met 31-12-2017 werden er twee verschillende fondsen aangehouden om een onderscheid te kunnen maken tussen regio Haaglanden en regio Rotterdam. Vanaf 1-1-2018 hebben we deze twee potten samengevoegd.

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 zal in de komende jaren worden afgebouwd door onttrekkingen ter dekking van kosten die hiervoor in aanmerking komen.

Het fonds BDU en het Mobiliteitsfonds hebben tot doel de mobiliteit in de regio Rotterdam Den Haag te bevorderen door de instandhouding en bevordering van een goed openbaar vervoer- en wegennetwerk. Voorts wordt noodzakelijk onderzoek uit deze fondsen gedekt.

Het verloop kan per fonds als volgt worden weergegeven:

<i>Fonds BDU</i>		<i>2018</i>	<i>€ 189.970.793</i>	<i>2017</i>	<i>€ 162.586.882</i>
Balans per 1 januari 2018				€	162.586.882
Bij: Rijksbijdrage 2018				€	523.201.501
BDU deel Haaglanden			-/-	€	1.183.943
Taskforce mobiliteitsmanagement				€	49.443
Af: Bestedingen Exploitatie verkeer en openbaar vervoer				€	380.771.480
Bestedingen Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer				€	109.383.972
Bestedingen overhead				€	4.527.638
Balans per 31 december 2018				€	189.970.793
				=====	=====

<i>Mobiliteitsfonds Haaglanden</i>		<i>2018</i>	<i>€ 28.745.987</i>	<i>2017</i>	<i>€ 51.856.101</i>
------------------------------------	--	-------------	---------------------	-------------	---------------------

Zoals hiervoor al is aangegeven, werd dit fonds uit twee bronnen gevoed, nl. de jaarlijkse rijksbijdrage BDU en een jaarlijkse inwonerbijdrage vanuit de Haaglanden-gemeenten. In 2018 worden de twee bronnen gesplitst. De rijksbijdrage BDU wordt nu onder één fonds verantwoord. Het mobiliteitsfonds Haaglanden zal in de loop van de jaren afgebouwd worden. Conform de daartoe strekkende voorschriften is het verloop van dit fonds in het verslagjaar als volgt gespecificeerd.

	Rijksbijdrage BDU	Bijdrage Haaglanden -gemeenten	Fondstotalen
Balans per 1 januari 2018	-1.183.943	53.040.044	51.856.101
Bij: Overheidsbijdragen	0	0	0
	-1.183.943	53.040.044	51.856.101
Af: Overboeking naar BDU MRDH	-1.183.943	0	-1.183.943
Bestedingen Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	81.456	81.456
Bestedingen infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	0	24.212.601	24.212.601
	-1.183.943	24.294.057	23.110.114
Balans per 31 december 2018	0	28.745.987	28.745.987

<i>Te betalen kosten</i>	<i>2018</i>	<i>€ 236.053.262</i>	<i>2017</i>	<i>€ 211.992.951</i>
--------------------------	-------------	----------------------	-------------	----------------------

Deze post bestaat voor een groot deel uit kosten inzake werkelijke voortgang investeringsprojecten Vervoersautoriteit (€ 167,3 miljoen), nog te ontvangen eindafrekeningen in verband met concessie verleningen (€ 45 miljoen), nog te betalen rentelasten leningen (€ 9,7 miljoen) en nog af te rekenen ABRI project (€ 1,8 miljoen). De overige kosten van diverse projecten waar goederen of diensten zijn geleverd (€ 11,9 miljoen) heeft de MRDH begin 2019 een factuur voor ontvangen en betaald.

De grootste nog te betalen kosten op de investeringsprojecten Va zijn:

Rotterdamsebaan	€	88.035.000
Netwerk RandstadRail	€	28.506.000
Actie programma Openbaar Vervoer	€	16.862.000
Diverse projecten IPVa	€	10.217.000
Tramlijn 1	€	5.898.000
Komkommerweg Pijnacker	€	5.150.000
Oostelijke Randweg	€	3.750.000
Filemanagementsysteem Maastunnel	€	2.670.000
Gebiedsaanpak Wonen en Werken	€	2.250.000
CV en OV Maasvlakte en Europoort	€	1.760.000
P&R Haaglanden	€	1.750.000
Overige projecten (< € 1,5 miljoen)	€	<u>6.500.000</u>
	€	167.333.000

Hierna volgt een uitsplitsing van de afrekeningen van samenwerkingsverbanden.

### **BEREIK!**

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.

Saldo per 1 januari 2018	€	971.218
Onttrekking	€	<u>5.306</u>
Saldo per 31 december 2018	€	965.912

### **DOVA**

Het Decentrale OV-autoriteiten (DOVA) is een samenwerkingsverband tussen 12 provincies en 2 vervoersautoriteiten om te ondersteunen bij het beleid betreffende het OV-betaal/tariefsysteem en aanverwante onderwerpen.

Saldo per 1 januari 2018	€	544.941
Toevoeging	€	<u>111.568</u>
Saldo per 31 december 2018	€	656.509

### **DVM Zuidvleugel**

DVM Zuidvleugel valt onder de samenwerkingsorganisatie BEREIK!, de samenwerkingsorganisatie voor bereikbaarheidsvraagstukken in de regio's Haaglanden en Rotterdam van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, provincie Zuid-Holland, MRDH, de gemeenten Rotterdam en Den Haag en het Havenbedrijf Rotterdam. BEREIK! houdt zich met name bezig met projecten op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (DVM) en wegbeheer.

Het ministerie van IenW heeft in het kader van de mobiliteitsaanpak korte termijn cofinanciering ter beschikking gesteld voor DVM Zuidvleugel. Hiermee worden mensen ingehuurd voor de Regiodesk, opleidingen verzorgd en onderzoeken gedaan.

In het verslagjaar hebben geen mutaties op deze post plaatsgevonden.

### **Taskforce Mobiliteitsmanagement**

De taskforce is een samenwerkingsverband met bedrijven in de regio die het convenant mobiliteitsmanagement hebben ondertekend en zich inzetten voor de uitvoering in het eigen bedrijf van de genoemde maatregelen in dit convenant. De kosten die hiermee verband houden zijn in het verleden gedekt door de BDU inkomsten.

In het verslagjaar hebben we daarom het resterende saldo ad € 49.443 vrij laten vallen ten gunste van het fonds BDU.

<i>Vooruitontvangen bedragen</i>	<i>2018</i>	<i>€</i>	<i>299.987</i>	<i>2017</i>	<i>€ 2.765.150</i>
----------------------------------	-------------	----------	----------------	-------------	--------------------

Dit betreft vooruitontvangen gelden voor de realisatie verbinding Haventransferium, voor Zelfstandig reizen Leerlingenvervoer en vooruit ontvangen gelden voor het programma Economisch Vestigingsklimaat.

## Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedrijfsvoering	€ 5.746.874
Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	€ 212.072.685
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	€ 3.342.128.812
Programma Economisch Vestigingsklimaat	€ 4.060.185
Totaal	€ 3.564.008.556
	=====

De niet uit de balans blijkende verplichtingen voor bedrijfsvoering bestaan uit diverse huurovereenkomsten en diverse opdrachten voor inhuur. 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.

De verplichtingen van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn inclusief de meerjarige verplichtingen voor het project Rotterdamsebaan ad. € 111 miljoen. Overige grotere investeringen betreffen de per balansdatum reeds aangegane meerjarige verplichtingen voor de ombouw van de Hoekse Lijn ad. € 30,3 miljoen, Hoornbrug Rijswijk € 16,6 miljoen, de vervanging van de St. Sebastiaansbrug Delft € 16,1 miljoen, Aanleg H6 weg Rotterdam € 10,1 miljoen Komkommerweg Pijnacker € 9,1 miljoen.

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 (€ 2,3 miljard) en de Busconcessies (€ 1,0 miljard).

Deze verplichtingen worden vanaf 2019 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 € 120 miljoen aan RET en aan de Rabobank en BNG Bank verstrekte borgstellingen voor vijf verstrekte leningen aan HTM tot een totaal bedrag van € 23,1 miljoen. Een specificatie van de verstrekte borgstellingen is opgenomen in hoofdstuk 3.2 (paragraaf Financiering). 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 2018 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan bestaan uit drie onderdelen:

1. Het betreft voor het grootste deel de vanaf 2015 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015. In totaal is er in 2015 t/m 2018 voor € 9.531.844 aan bijdragen verleend. Van deze bijdragen is € 5.563.041 bevoorschot en/of afgerekend. Vrijval heeft plaatsgevonden voor een bedrag van € 227.782. De stand van de niet uit de balans blijkende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt daarmee per jaareinde 2018 € 3.741.021;
  - o Dekking: een deel van deze verplichtingen (€ 3.153.517) maakte al deel uit van de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. Voor het benodigde restant (€ 587.504) wordt een toevoeging vanuit het resultaat voorgesteld. Zie voor een verdere toelichting de toelichting op de programmafinanciën van het programma Economisch Vestigingsklimaat.

2. Ten laste van de begroting 2018, onderdeel programmabudget, zijn in 2018 een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat per jaareinde 2018 om een bedrag van € 119.801.
  - Dekking: Inwonerbijdrage EV 2019.
3. De derde categorie van verplichtingen die over de jaargrens heenlopen betreffen het Europese subsidieproject E=0 voor een bedrag van € 199.363.
  - Dekking: Gemeentelijke bijdragen en EU bijdragen begroting 2019.

### **6.3 Toelichting op de programmarekening**

In dit hoofdstuk wordt het resultaat over 2018 geanalyseerd. Tevens is hier een overzicht van de incidentele baten en lasten en een bestemmingsvoorstel opgenomen.

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 dienstregelingen 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 2018, worden vanaf het derde kwartaal 2019 vastgesteld door de MRDH.

#### *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 2018 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), 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.

#### *Besteding lasten programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer*

De bestedingen binnen het programma Exploitatie Verkeer en openbaar vervoer (exclusief Financiering OV-bedrijven) zijn naar hun aard als volgt te specificeren:

	Realisatie 2018	Realisatie 2017	Begroting 2018
Concessies vervoer	€ 377.562.350	€ 400.366.380	€ 383.840.238
Verleende subsidies grote projecten	€ 0	€ 0	€ 0
Verleende subsidies kleine projecten	€ 0	€ 0	€ 0
Verleende opdrachten/eigen inkoop	€ 10.232.390	€ 12.306.594	€ 12.641.100
Rente leningen o/g	€ 16.186.998	€ 11.037.960	€ 16.304.834
<b>Totalen programma Exploitatie verkeer en Openbaar vervoer</b>	<b>€ 403.981.740</b>	<b>€ 423.710.934</b>	<b>€ 412.786.172</b>
	=====	=====	=====

De bestedingen binnen het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn als volgt:

	Realisatie 2018	Realisatie 2017	Begroting 2018
Verleende subsidies grote projecten	€ 165.117.119	€ 436.115.241	€ 222.459.149
Verleende subsidies kleine projecten	€ 28.517.718	€ 41.076.471	€ 61.873.933
Verleende opdrachten/eigen inkoop	€ 1.786.112	€ 4.194.739	€ 2.077.402
<b>Totalen Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer</b>	<b>€ 195.420.949</b>	<b>€ 481.386.451</b>	<b>€ 286.410.484</b>
	=====	=====	=====

*Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer*

*Lasten Beleid en programmering Verkeer*

Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 1,1 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan het lager afsluiten van lopende opdrachten (€ 0,5 miljoen) in 2018 en opdrachten die in 2019 zullen worden afgerond (€ 0,3 miljoen) en lagere onderzoekskosten dan begroot (€ 0,3 miljoen).

*Lasten beleid en programmering Openbaar vervoer*

Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 1,1 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan lagere inhuurkosten dan begroot van € 0,4 miljoen, lagere onderzoekskosten voor OV exploitatie en OV assets dan begroot van € 0,7 miljoen.

*Lasten exploitatie openbaar vervoer voor concessies*

De lagere kosten in vergelijking met de begroting voor de concessies van € 0,9 miljoen wordt veroorzaakt doordat voor RET en HTM de afrekening van de bonus malus nog niet is geschied. Hiervoor is een bedrag gereserveerd van € 4,5 miljoen. Deze post loopt door naar 2019. De kosten en opbrengsten van de post Abri's van € 4,7 miljoen is in de begroting opgenomen als een resultaat neutrale saldogpost. In de jaarrekening zijn de opbrengsten onder de overige inkomsten geboekt. Hierdoor ontstaat een negatief verschil van € 4,7 miljoen bij de kosten. De uitvoeringskosten R-net die begroot zijn op € 1 miljoen zijn niet besteed in 2018. Deze post loopt door naar 2019.

De verschillen tussen de jaarrekening 2018 en 2017 zijn als volgt te verklaren:

In 2017 heeft RET een eenmalige afkoopsom gekregen van € 23 miljoen voor de omzetting van het afschrijven van de railvoertuigen op basis van annuïteit naar lineair, zodat de BDU hierdoor minder belast wordt. De extra last die hierdoor voor RET ontstond heeft de MRDH gesubsidieerd. In 2018 wordt minder subsidie uitgekeerd vanwege opgelegde reizigersopbrengsten taakstellingen inclusief indexatie aan de RET en HTM ten bedrage van € 6 miljoen.

In 2018 wordt minder subsidie uitgekeerd vanwege opgelegde efficiëncystaakstellingen inclusief indexatie aan RET en HTM van € 3 miljoen.

In 2017 is de vergoeding voor de Hoekse Lijn exploitatie van € 5 miljoen geboekt ten laste van de post Concessies, in 2018 is deze post niet uitgekeerd.

In 2017 hebben de afrekeningen van HTM en RET over oudere jaren plaatsgevonden voor een bedrag van € 18 miljoen, daardoor zijn deze kosten lager dan in 2018 waar geen verrekeningen hebben plaatsgevonden.

In 2017 heeft een eenmalige uitgaaf aan geluidsschermen plaatsgevonden van € 2 miljoen.

Totaal in 2018 een lager bedrag aan concessies besteed van € 21 miljoen. ten opzichte van 2017.

*Lasten Beheer en onderhoud infra*

De lagere kosten voor beheer en onderhoud infra van € 5,4 miljoen wordt voor € 5 miljoen veroorzaakt doordat de beheer en onderhoudskosten voor de Hoekse Lijn nog niet uitgegeven werden in 2018. De overige verschillen betreffen kleinere afwijkingen in afrekeningen over voorgaande jaren.

*Apparaatslasten*

De hier verantwoorde onderbesteding wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

*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 lokale ov-bedrijven. In 2018 zijn de laatste leningen overgenomen van de gemeente Rotterdam waardoor de rentelast hoger is dan vorig jaar.

### *Risico-opslag*

De risico-opslag betreft een opslag op de leningen van een aantal basispunten op de leningen die wij verstrekt hebben aan lokale ov-bedrijven. Voor het jaar 2018 is de ontvangen risico-opslag in zijn geheel toegevoegd aan de risico reserve financieringen. In 2018 zijn de laatste leningen van de gemeente Rotterdam aan de RET overgenomen door de MRDH. Dit verklaart de stijging van de ontvangen risico-opslag ten opzichte van 2017.

### *Rente*

Deze post heeft betrekking op de ontvangen rente op de leningen die verstrekt zijn aan regionale ov-bedrijven. De stijging van de inkomsten ten opzichte van vorig jaar is te verklaren doordat er meer uitgeleend is. Dit betreffen zowel overgenomen leningen van de gemeente Rotterdam als nieuw verstrekte leningen in 2018.

### *Overige inkomsten*

De hogere opbrengsten van € 6,2 miljoen wordt veroorzaakt doordat onder de overige inkomsten de Abri inkomsten zijn geboekt, die waren niet in de begroting opgenomen als inkomsten maar als negatieve kosten. Dit betreft een bedrag van € 4,7 miljoen. Tevens zijn er boetes opgelegd bij RET BUS, deze zijn niet begroot, dit is een bedrag van € 1 miljoen. Ook zijn bussen verhuurd aan Connexxion, hiermee is een bedrag van € 0,3 miljoen gemoeid.

### Resultaatbestemming

Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 7.113.253. Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen risico-opslag wegens de aan de HTM, RET en EBS verstrekte geldleningen (zie ook de paragraaf Financiering).

### *Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer*

#### Projectkosten verkeer

##### Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting wordt voor een groot gedeelte veroorzaakt door de Rotterdamsebaan. In de loop van 2018 zijn nieuwe afspraken gemaakt met de gemeente Den Haag over de bevoorschotting van het project. In het verleden was de bevoorschotting gebaseerd op de beschikbare middelen. In 2018 is afgesproken dat de bevoorschotting zal plaatsvinden op basis van de projectvoortgang en de daaraan gekoppelde mijlpalen. Deze gewijzigde afspraken waren nog niet verwerkt in de gewijzigde begroting 2018. Dit heeft er toe geleid dat in 2018 € 47 miljoen minder aan voorschotten is verstrekt door de MRDH. Daarnaast heeft de MRDH als gevolg van het hanteren van het bestedingsbegrip € 10,2 miljoen aan extra lasten moeten nemen in 2018. Met het bestedingsbegrip wordt de werkelijk projectvoortgang getoetst en financieel vertaald naar werkelijke lasten. De realisatie van 2017 lag aanzienlijk hoger, omdat in 2017 voor de eerste maal het bestedingsbegrip is toegepast op de Rotterdamse baan, waardoor meer lasten zijn genomen.

##### Fiets en ketenmobiliteit

De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting, komt enerzijds doordat binnen het subsidieplafond € 6 miljoen van de aangemelde projecten niet is omgezet in een aanvraag. Dit in combinatie met de achterblijvende realisatie van de subsidies die wel verleend zijn leidt dit tot een lagere realisatie van € 5,1 miljoen dan geprognosticeerd bij de begroting. Aanvullend hierop zijn de lasten in het kader van het bestedingsbegrip verlaagd met € 8,3 miljoen. Bijvoorbeeld was voor het project fietsviaduct A4 bij Ypenburg rekening gehouden met een voortgang van 50% van het project terwijl de werkelijkheid 25% is, wat leidt tot een lagere realisatie van € 2,2 miljoen.

## Verkeersveiligheid

De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting, kan deels worden verklaard doordat binnen het subsidieplafond € 2,6 miljoen van de aangemelde projecten niet is omgezet in een aanvraag. Dit in combinatie met de achterblijvende realisatie van de subsidies die wel verleend zijn leidt dit tot een lagere realisatie van € 8 miljoen dan geprognoseerd bij de begroting. De grotere infra projecten (bijvoorbeeld ongevallenlocaties) worden over het algemeen pas in het laatste kwartaal van 2018 aangevraagd wat leidt tot geen realisatie in het jaar zelf, waardoor de realisatie lager uitvalt.

## Projectkosten openbaar vervoer

### Netwerk openbaar vervoer

Het toepassen van het bestedingsbegrip bij OV projecten leidt in 2018 tot € 45,1 miljoen minder lasten ten opzichte van de gewijzigde begroting 2018. Een deel kan worden verklaard door vertraging op projecten als Rotterdam Alexander, Bleizo, systeemsprong en NRR/AROV. Binnen het programma NRR/AROV is bijvoorbeeld het project Hoornbrug niet uitgevoerd. In 2018 zijn wel hoger lasten genomen van € 5,9 miljoen opgenomen voor Lijn 1. Aangezien een deel van het project reeds was gerealiseerd, maar nog niet was omgezet in subsidie. De lagere realisatie ten opzichte van 2017 kan worden verklaard door € 138 miljoen minder lasten voor de Hoekse Lijn in 2018. De lasten van het programma NRR/AROV waren al genomen in 2017 (€ 77 miljoen minder lasten). Verder zijn een groot deel van lasten van het project Bleizo ook al in 2017 genomen wat resulteert in € 28 miljoen minder lasten in 2018.

Het verschil tussen de jaarrekening 2018 en 2017 is te verklaren door de onderstaande projecten:

- Hoekse Lijn	€ 138 miljoen.
- Rotterdamsebaan	€ 51 miljoen
- NRR/AROV	€ 77 miljoen
- Bleizo	€ 28 miljoen
- Lijn 1	€ -6 miljoen
- Saldo overige mutaties	<u>€ -2 miljoen</u>
	€ 286 miljoen

Voor Hoekse lijn geldt dat het grootste deel van de realisatie in 2017 heeft plaatsgevonden, waardoor er meer lasten zijn genomen in 2017. De realisatie van de Rotterdamsebaan, NRR/AROV en Beizo in 2017 lag aanzienlijk hoger, omdat in 2017 voor de eerste maal het bestedingsbegrip is toegepast, waardoor meer lasten zijn genomen voor deze projecten. De realisatie was verhoudingsgewijs verder dan de reeds verstrekte voorschotten. In 2018 zijn wel hoger lasten genomen van € 5,9 miljoen opgenomen voor Lijn 1. Aangezien een deel van het project reeds was gerealiseerd, maar nog niet was omgezet in subsidie.

### *Apparaatslasten*

De hier verantwoorde onderbesteding wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

### *Overige inkomsten*

De opbrengsten betreffen met name de ontvangen rijksbijdrage voor de aanleg van de Rotterdamsebaan (€ 47 miljoen), de aanlanding Erasmuslijn bij Den Haag CS (€ 1,8 miljoen) en de investeringsbijdragen St. Sebastiaansbrug (€ 1,1 miljoen).

De overige inkomsten zijn lager omdat de verwachte bijdrage van het Rijk voor de programma's AROV (€ 5 miljoen) en Beter benutten (€ 30 miljoen) via de BDU beschikking zijn ontvangen en daarom niet meer zijn opgenomen bij de overige inkomsten.

### *Programma Economisch Vestigingsklimaat*

Er is binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat in 2018 € 1.663.069 minder besteed aan lasten dan begroot.

Deze onderbesteding bestaat uit de volgende onderwerpen:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Begroting 2018</i>	<i>Realisatie lasten 2018</i>	<i>Verschil 2018</i>
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 3.044.850	€ 1.650.037	€ 1.394.813
2	Programmakosten-Procesmiddelen	€ 492.372	€ 459.608	€ 32.764
3	Programmakosten- EU project Interreg E=0	€ 340.200	€ 219.672	€ 120.528
4	Subsidie InnovationQuarter	€ 897.500	€ 897.500	€ 0
5	Directe kosten personeel	€ 1.030.100	€ 915.136	€ 114.964
	<b>Totaal</b>	<b>€ 5.805.022</b>	<b>€ 4.141.953</b>	<b>€ 1.663.069</b>

#### Ad 1 Bijdrageregeling

In de begroting was voor dit onderdeel € 3.044.850 aan bijdrageplafond begroot. Dit bedrag is volledig verleend aan bijdragen aan gemeenten.

De begroting van € 3.044.850 diende tevens ter dekking van de bevoorschotting en afrekening van alle tot en met 2018 verleende bijdragen. Er is in 2018 € 1.650.037 besteed aan de bevoorschotting en afrekening van verleende bijdragen. De onderbesteding op het lastenbudget bedraagt daardoor € 1.394.813.

#### Ad 2 Programmakosten – Procesmiddelen

Binnen het onderdeel programmakosten is de begroting voor procesmiddelen van € 459.608 nagenoeg volledig besteed (onderbesteding € 32.764).

#### Ad 3 Programmakosten - EU project Interreg E=0

De onderbesteding op de begroting voor het Europese Interreg subsidie project E=0 van € 340.200 bedraagt € 120.528. Het betreft de begeleiding van 13 VvE's in zeven gemeenten bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Het betreft een voor de MRDH budgetneutraal project (lasten = baten), waarbij de projectkosten volledig worden gedekt uit een EU bijdrage en een gemeentelijke bijdrage. Het niet bestede budget blijft beschikbaar voor de afronding van de werkzaamheden in het eerste kwartaal van 2019.

#### Ad 4 Subsidie InnovationQuarter

De begrote subsidie aan InnovationQuarter van € 897.500 is volledig besteed.

#### Ad 5 Directe kosten personeel

De hier verantwoorde onderbesteding van € 114.964 wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

### **Baten**

Er is binnen dit programma in 2018 € 56.025 minder aan baten gerealiseerd dan begroot. Dit bestaat voornamelijk uit de volgende onderdelen:

- Minder EU en gemeentelijke bijdragen voor het Europese Interreg subsidie project E=0 (€ 120.528 minder baten gerealiseerd dan begroot). Het betreft een voor de MRDH budgetneutraal project (baten = lasten) en de nog niet gerealiseerde baten blijven beschikbaar voor de afronding van de werkzaamheden in het eerste kwartaal van 2019.

- De Inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat bedraagt in de begroting 2018 € 5.847.700 en is conform begroting gerealiseerd. Deze inwonerbijdrage wordt deels verantwoord binnen het programma economisch vestigingsklimaat en is voor het overige deel beschikbaar als dekking voor de aan het economisch vestigingsklimaat gerelateerde overhead (zie hoofdstuk 2.3). Vanwege onderbesteding op de overhead (zie hoofdstuk 2.3) is binnen het programma economisch vestigingsklimaat een groter deel van de inwonerbijdrage verantwoord (€ 45.069 meer baten gerealiseerd dan begroot).
- De afronding van de Europese Urban Innovative Actions-subsidie voor het opstellen van een regionale skills agenda was niet begroot (€ 18.708 meer baten gerealiseerd dan begroot).

### **Reserves**

De begrote reserve-onttrekking van € 784.422 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. Gezien de daadwerkelijke bevoorschotting en afrekening van tot en met 2018 verleende projectbijdragen was het nog niet nodig om deze begrote reserve-onttrekking te effectueren.

### **Voorstel resultaatbestemming**

Het resultaat voor bestemming bedraagt € 822.622. Voor de **bestemming van dit resultaat** zie de financiële toelichting in hoofdstuk 2.2 Economisch Vestigingsklimaat.

### Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2017 en realisatie 2018:

De grootste verschillen worden hierna toegelicht.

### **Programmakosten**

De realisatie van programmakosten was in 2018 € 524.000 lager ten opzichte van 2017. De grootste verschillen betreffen:

1. de subsidie aan InnovationQuarter die in 2017 (€ 350.000) nog deel uitmaakte van de procesmiddelen en vanaf 2018 als aparte begrotingspostsubsidie wordt verantwoord;
2. een incidentele bijdrage van de MRDH aan de Innovatie Prestatie Contracten (IPC) – regeling samen met het (voormalige) ministerie van EZ en de provincie Zuid-Holland in 2017 (€ 410.000).

Samengevat is het volgende beeld te geven van de programmakosten 2018 versus 2017:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Realisatie 2018</i>	<i>Realisatie 2017</i>	<i>Verschil</i>
1	Programmakosten – InnovationQuarter	€ 0	€ 350.000	€ 350.000
2	Programmakosten - IPC regeling	€ 0	€ 410.000	€ 410.000
3	Programmakosten – EU Interreg E=0	€ 220.000	€ 35.000	-/- € 185.000
4	Programmakosten - overig	€ 459.000	€ 529.000	€ 70.000
5	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 1.650.000	€ 1.529.000	-/- € 121.000
	<b>Totaal</b>	<b>€ 2.549.000</b>	<b>€ 2.853.000</b>	<b>€ 524.000</b>

### **Subsidie InnovationQuarter**

De subsidie aan InnovationQuarter is vanaf 2018 als aparte begrotingspostsubsidie verantwoord. Tot en met 2017 maakte deze subsidie onderdeel uit van het programmabudget.

**Directe kosten personeel**

De realisatie van apparaatslasten was in 2018 € 1.260.274 lager ten opzichte van 2017. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het met ingang van 2018 verplicht apart verantwoorden van de overhead (hoofdstuk 3.2). De overhead met betrekking tot economisch vestigingsklimaat (zie hoofdstuk 3.2) bedraagt in 2018 € 1.202.233 en verklaart vrijwel volledig het verschil.

**Overige inkomensoverdrachten gemeenten en Europese Unie**

De realisatie van overige inkomensoverdrachten van gemeenten en EU is in 2018 € 189.203 hoger ten opzichte van 2017. Het betreft hier voornamelijk de baten vanwege het Europese Interreg subsidie project E=0. Dit project is vanaf eind 2017 van start gegaan met de begeleiding van de VvE's met het nemen van verduurzamingsmaatregelen.

## 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.

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

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

Incidentele baten en lasten	Realisatie 2018	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2018	Gewijzigde begroting 2018	Primaire begroting 2018	Vershil realisatie 2018 en realisatie 2017	Realisatie 2017
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	0	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	91.824.913	3.035.913	88.789.000	88.789.000	7.355.903	84.469.010
3. Economisch Vestigingsklimaat	269.672	-120.528	390.200	190.200	177.233	92.439
Overhead	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>92.094.585</b>	<b>2.915.385</b>	<b>89.179.200</b>	<b>88.979.200</b>	<b>7.533.136</b>	<b>84.561.449</b>
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	0	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	91.824.913	3.035.913	88.789.000	88.789.000	-4.685.397	96.510.310
3. Economisch Vestigingsklimaat	288.380	-101.820	390.200	190.200	195.941	92.439
Overhead	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>92.113.293</b>	<b>2.934.093</b>	<b>89.179.200</b>	<b>88.979.200</b>	<b>-4.489.456</b>	<b>96.602.749</b>
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	<b>18.708</b>	<b>18.708</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-12.022.592</b>	<b>12.041.300</b>
Onttrekking aan reserves	0	-1.104.422	1.104.422	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-7.935.875	-127.869	-7.808.006	-4.958.826	-3.100.319	-4.835.556
<b>Resultaat</b>	<b>-7.917.167</b>	<b>-1.213.583</b>	<b>-6.703.584</b>	<b>-4.958.826</b>	<b>-15.122.911</b>	<b>7.205.744</b>

### Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

In het jaar 2018 zitten er geen incidentele baten en/of lasten in het programma Exploitatie.

### Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Het betreft incidentele baten en de daarbij behorende lasten voor projecten (Actieprogramma regionaal OV, Beter Benutten, BO blankenburg verbinding, KTA 2018) waar het Rijk incidenteel een bijdrage voor levert via de BDU van € 33 miljoen. Aanvullend ontvangt de MRDH een bijdrage van het Rijk voor de Rotterdamse baan van € 57,6 miljoen. Tevens is vanuit Delft en de provincie Zuid-Holland een bijdrage voor de Sebastiaansbrug van € 1,1 miljoen ontvangen.



### Programma 3: Economisch Vestigingsklimaat

De in bovenstaande tabel opgenomen bedragen hebben betrekking op twee Europese projecten. Het project "Nul op de meter" (E=0) maakt onderdeel uit van het Europese Interreg-programma en behelst de begeleiding van verenigingen van eigenaren (VvE's) binnen de particuliere woningvoorraad naar het nemen van duurzaamheidsmaatregelen (€ 220.000 lasten en baten). Het project "BRIDGE" maakt onderdeel uit van het Europese programma Urban Innovative Action. Hierin werkt de MRDH samen met de gemeente Rotterdam aan het opstellen van een regionale skillsagenda en actieplan om het onderwijs beter te laten aansluiten op de nieuwe economie (€ 19.000 baten). Daarnaast is er een incidentele subsidie in het kader van Next Generation Woonwijken ontvangen (€ 50.000 lasten en baten).

#### Analyse resultaat

De verschillen tussen begroot en werkelijk resultaat, alsmede de begrote en werkelijke reeds geaccordeerde en voorgestelde reservemutaties kunnen als volgt worden gespecificeerd:

	<b>Jaarrekening 2018</b>	<b>Gewijzigde begroting 2018</b>
Voordelig resultaat vóór bestemming	7.935.875	6.220.784
<b>Geaccordeerde reservemutaties</b>		
Toevoeging risicoreserve financieringen	7.113.253	7.325.206
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverhoging	0	-320.000
Onttrekking egalisatiereserve programma EV	0	-784.422
Resultaat inclusief geaccordeerde reservemutaties	822.622	0
<b>Bestemmingsvoorstel</b>		
Toevoeging egalisatiereserve programma EV	822.622	0
<b>Saldo na resultaatbestemming</b>	0	0

De afwijking tussen begroot en werkelijk resultaat vóór bestemming wordt veroorzaakt door de in hoofdstuk 2.2 reeds toegelichte onderbesteding binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat en de vorming van de risicoreserve financieringen zoals uitgelegd in hoofdstuk 3.4.

#### Bestemmingsvoorstel

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om het resultaat over 2018 na geaccordeerde reservemutaties van € 822.622 toe te voegen aan de Egalisatiereserve programma EV.

#### 6.4 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Baten en lasten 2018 per taakveld (euro's)	Realisatie 2018	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2018	Gewijzigde begroting 2018	Primaire Begroting 2018	Vershil realisatie 2018 en realisatie 2017	Realisatie 2017
<i>Lasten per taakveld</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	137.085.675	-47.369.604	184.455.279	153.207.412	-47.124.987	184.210.662
2.5 Openbaar vervoer	446.130.016	-52.306.527	498.436.543	492.739.760	-263.718.747	709.848.763
0.5 Treasury	16.186.998	-117.836	16.304.834	10.266.045	5.149.038	11.037.960
3.1 Economische ontwikkeling	4.141.953	-1.663.069	5.805.022	4.820.600	-886.811	5.028.764
0.4 Overhead	5.729.871	-301.329	6.031.200	5.711.200	5.729.871	0
Totaal	609.274.512	-101.758.366	711.032.878	666.745.017	-300.851.637	910.126.149
<i>Baten per programma</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	139.349.494	-45.105.785	184.455.279	153.207.412	-44.861.168	184.210.662
2.5 Openbaar vervoer	448.393.835	-50.042.708	498.436.543	497.698.586	-261.454.928	709.848.763
0.5 Treasury	23.300.251	-329.790	23.630.041	10.266.045	8.273.612	15.026.639
3.1 Economische ontwikkeling	6.166.808	1.146.208	5.020.600	4.820.600	291.167	5.875.641
0.4 Overhead	0	-5.711.200	5.711.200	5.711.200	0	0
Totaal	617.210.387	-100.043.276	717.253.663	671.703.843	-297.751.318	914.961.705
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	<b>7.935.875</b>	<b>1.715.090</b>	<b>6.220.785</b>	<b>4.958.826</b>	<b>3.100.319</b>	<b>4.835.556</b>
Bestemming resultaat jaarrekening 2017	-482.799	0	-482.799	0	-482.799	0
Onttrekking aan reserves	0	1.104.422	-1.104.422	0	0	0
Toevoeging aan reserves	8.418.674	610.668	7.808.006	4.958.826	3.583.118	4.835.556
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 6.5 Verantwoording 2018 conform SiSa

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2018 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 10 januari 2019								
lenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Ontvangen BDU-bijdrage lenW (jaar T)	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T)	Besteding (jaar T)	Correctie over besteding (T-1)	Eindsaldo/-reservering (jaar T)
		<b>Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)</b>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatnummer:</i> <i>E27A/01</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatnummer:</i> <i>E27A/02</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatnummer:</i> <i>E27A/03</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatnummer:</i> <i>E27A/04</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatnummer:</i> <i>E27A/05</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatnummer:</i> <i>E27A/06</i>
		<b>Vervoerregio's</b>	€ 161.402.940	€ 523.201.501	€ 37.069	€ 494.720.159	-€ 49.443	€ 189.970.794
		Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen		Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen				
		Omschrijving		Bedrag				
		<i>Aard controle n.v.t.</i>		<i>Aard controle R</i>				
		<i>Indicatnummer:</i> <i>E27A/07</i>		<i>Indicatnummer:</i> <i>E27A/08</i>				
		1 Railconcessie RET		€ 175.933.194				
		2 Railconcessie HTM		€ 115.327.389				

## 6.6 WNT-gegevens

Overeenkomstig de uitgangspunten van de per 1 januari 2013 van kracht geworden Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) dient de Metropoolregio Rotterdam Den Haag te voldoen aan de vastgestelde normering van de bezoldiging aan topfunctionarissen en publicatie daaromtrent in de jaarrekening.

De bezoldigingsnorm voor de toetsing is omschreven in artikel 2.3 van de wet WNT en voor 2018 bepaald op € 189.000 (topfunctionarissen zonder dienstbetrekking), inclusief onkostenvergoedingen en voorzieningen ten behoeve van beloningen betaalbaar op termijn.

Ter voldoening aan de voorgeschreven publicatieplicht in het kader van de WNT onderstaand een overzicht van de leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, bestuurscommissie Va, bestuurscommissie EV alsmede de secretarissen in 2018 en de bezoldiging, die – indien van toepassing in 2018 is uitgekeerd.

	Dagelijks bestuur					belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband
	Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2018	vast	variabel		
Rotterdam	A. Aboutaleb	Voorzitter	1-1 t/m31-12-2018	€ 28.350	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Den Haag	P.C. Krikke	Plv. voorzitter	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Delft	J.M. van Bijsterveldt	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Ridderkerk	A. Attema	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Rijswijk	M.J. Bezuijen	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

		<b>Algemeen bestuur</b>					belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Utkeringen wegens beëindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2018	vast	variabel		
ab	Albrandswaard	H. Wagner	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Barendrecht	J. van Belzen	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Brielle	G.G.J. Rensen	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ad	Capelle aan den IJssel	P. Oskam	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Delft	J.M. van Bijsterveldt	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	Th.J.A.M. de Bruijn	Lid	1-1 t/m21-03-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	K. Klein	Lid	1-1 t/m21-03-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	R.J. van Asten	Lid	1-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	R. de Mbs	Lid	1-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Hellevoetsluis	M. Junius	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Krimpen aan den IJssel	MW. Vroom	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Lansingerland	P.H. van der Stadt	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Leidschendam-Voorburg	K. Tigelaar	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Maassluis	T.J. Haan	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Midden-Delfland	H. Hbrings	Lid	1-1 t/m21-03-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Midden-Delfland	A.J. Rodenburg	Lid	1-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Nissewaard	J.W. Mjnans	Lid	1-1 t/m02-11-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Nissewaard	G. Veldhuijzen	Lid	2-11 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Pijnacker-Nootdorp	F. Ravestein	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	P.J. Langenberg	Lid	1-1 t/m21-03-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	M. Struijvenberg	Lid	1-1 t/m21-03-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	J. Bokhove	Lid	1-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	B. Kathmann	Lid	1-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Schiedam	Ch.H.J. Lamers	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Vlaardingen	A.MM. Jetten	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Wassenaar	Ch. B. Aptroot	Lid	1-1 t/m10-01-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Wassenaar	J.F. Koen	Lid	10-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westvoorne	P.E. de Jong	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westland	A.MA. van Ardenne-van der Hbeven	Lid	1-1 t/m18-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westland	B.R. Arends	Lid	18-12 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Zoetermeer	Ch. B. Aptroot	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit											
								belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Utkeringen wegens beëindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2018	vast	variabel			
BCVa	Albrandswaard	J.E. de Leeuwe	Lid	1-1 t/m27-05-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Albrandswaard	L.M. Hbezen	Lid	28-5 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Barendrecht	P.W.J. Luijendijk	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m28-03-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Brielle	R.M. van der kooi	Lid	29-3 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Capelle aan den IJssel	D. van Sluis	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Delft	L.B. Harpe	Lid	1-1 t/m12-06-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Delft	M. Huijsmans	Lid	13-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Den Haag	Th.J.A.M. de Bruijn	plv. Voorzitter	1-1 t/m06-06-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Den Haag	R.J. van Asten	Voorzitter	7-6 t/m31-12-2018	€ 28.350	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Hellevoetsluis	C.J.A. van Lith	Lid	1-1 t/m05-06-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Hellevoetsluis	P. Schop	Lid	6-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Krimpen aan den IJssel	A.J. de Leeuw	Lid	1-1 t/m28-03-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Krimpen aan den IJssel	J. Janson	Lid	29-3 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Lansingerland	S. Fortuyn	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Leidschendam-Voorburg	F.J. Kist	Lid	1-1 t/m 04-06-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Leidschendam-Voorburg	A.J.W. van Eekelen	Lid	5-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Maassluis	C. Flejsier	Lid	1-1 t/m29-05-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Maassluis	F.A. Voskamp	Lid	30-5 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Midden-Delfland	HHV. Hbrings	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Nissewaard	H.A. de Graad	Lid	1-1 t/m24-04-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Nissewaard	I.S. Bal	Lid	25-4 t/m31-04-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijnacker-Nootdorp	P.M. Melzer	Lid	1-1 t/m23-04-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijnacker-Nootdorp	I.M.M. Jense-van Haarst	Lid	24-4 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Ridderkerk	V.A. Smit	Lid	1-1 t/m06-06-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Ridderkerk	P. Meij	Lid	7-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijswijk	R. van Herrent	Lid	1-1 t/m28-03-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijswijk	B.D. Lugthart	Lid	29-3 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rotterdam	P.J. Langenberg	Voorzitter	1-1 t/m04-07-2018	€ 28.350	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rotterdam	J. Bokhove	plv. Voorzitter	5-7 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Schiedam	M.J.C. Hbutkamp	Lid	1-1 t/m16-05-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Schiedam	J.W. oojevaar	Lid	17-5 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

BCVa	Vlaardingen	R. van Harten	Lid	1-1 t/m04-06-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Vlaardingen	B. Blikkers	Lid	5-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Wassenaar	L. Doorn	Lid	1-1 t/m02-07-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Wassenaar	C. Klaver-Bourman	Lid	3-7 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westland	A.W. Meijer	Lid	1-1 t/m14-05-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westland	P. Varekamp	Lid	15-5 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westvoorne	P. Blok – van Werkhoven	Lid	1-1 t/m30-04-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westvoorne	M. Roza - de Fijper	Lid	1-5 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Zoetermeer	M.J. Rbsier	portefeuillehouder Mddelen Va	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

<b>Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat</b>										
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2018	belast. Onkosten vergoeding	variabel	Omvang dienstverband	Utkeringen wegens beëindiging dienstverband
BCEV	Albrandswaard	M. Goedknecht	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Barendrecht	D. Vermaat	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Barendrecht	A. Proos	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Capelle aan den IJssel	EMC. Faassen	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Capelle aan den IJssel	H.D. Westerdijk	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Delft	F. Förster	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Delft	B. Vollebregt	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Den Haag	S. Bruines	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Hellevoetsluis	M. Roza-De Fijper	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Hellevoetsluis	A.J. Spoon	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Krimpen aan den IJssel	C.A. Oosterwijk	Lid	1-1 t/m26-9-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Krimpen aan den IJssel	A. Timm	Lid	27-9 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Lansingerland	A. Abee	plv. Voorzitter	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Lansingerland	K. Arends	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Leidschendam-Voorburg	A.J.M. de Ridder	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Leidschendam-Voorburg	A.J.W. van Eekelen	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Maassluis	J.M.H. Evers	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Maassluis	G. van der Wees	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Midden-Delfland	H.H.V. Hbrings	Lid	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Nissewaard	H.A. de Graad	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Nissewaard	L. Soesterboek	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

BCEV	Fijnacker-Nootdorp	B.F. van der Deijl	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Fijnacker-Nootdorp	F.J.M van Kuppeveld	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Ridderkerk	H. Dokter	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Ridderkerk	H. van Os	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijswijk	R. van Hemert	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijswijk	A. van de Laar	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rotterdam	M.J.W. Struijvenberg	Lid	1-1 t/m26-9-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rotterdam	B.C. Kathmann	Voorzitter	27-9 t/m31-12-2018	€ 28.350	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Schiedam	A. van Steenderen	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Schiedam	M Bregman	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Vlaardingen	L.A. van Neuwenhuizen	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Vlaardingen	F. Hbogendijk	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Wassenaar	F.F. Blommers	Lid	1-1 t/m26-9-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Wassenaar	C. Klaver-Bouman	Lid	27-9 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westland	T.A.M Duijvestijn	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westland	C.C.M Zwinkels- de Jong	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westvoorne	A.L. van der Meij	Lid	1-1 t/m27-6-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westvoorne	L. van der Pol	Lid	28-6 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Zoetermeer	MJ. van Driel	plv. Voorzitter	1-1 t/m31-12-2018	€ 18.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.



<b>bedragen x € 1</b>	<b>A.W.H. Bertram</b>		<b>L. Vokurka</b>	
<b>Functiegegevens</b>	<b>Secretaris-Generaal</b>		<b>wnd secretaris-algemeen directeur</b>	
Aanvang en einde functievervulling in 2018		n.v.t.		01/01 - 23/09
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		0		0,74
Dienstbetrekking?		nee		ja
<b>Bezoldiging</b>				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	788	€	75.301
Beloningen betaalbaar op termijn	€	-	€	-
<i>Subtotaal</i>	€	788	€	75.301
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	-	€	101.644
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		Nv.t.		Nv.t.
<b>Totale bezoldiging</b>	€	788	€	75.301
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		Net opgenomen verlofuren voorgaande jaren uitbetaald.		Nv.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		Nv.t.		Nv.t.
<b>Gegevens 2017</b>				
<b>bedragen x € 1</b>	<b>A.W.H. Bertram</b>			
<b>Functiegegevens</b>	<b>Secretaris-Generaal</b>			
Aanvang en einde functievervulling in 2017		01/01 - 15/11		
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		0,4		
Dienstbetrekking?		ja		
<b>Bezoldiging</b>				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	56.797		
Beloningen betaalbaar op termijn	€	6.281		
<i>Subtotaal</i>	€	63.077		
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	63.077		
<b>Totale bezoldiging</b>	€	63.077		

bedragen x € 1		A.H.P. van Gils	
Functiegegevens	wnd secretaris-algemeen directeur		
Kalenderjaar	2018	2017	
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	24/09 - 31/12	n.v.t.	
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	4	n.v.t.	
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum			
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	€ 182	n.v.t.	
Maxima op basis van de normbedragen per maand	€ 101.200	n.v.t.	
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	€ 101.200	n.v.t.	
Bezoldiging			
Werkelijk uurtarief lager dan het (gemiddeld) maximum uurtarief?	ja	n.v.t.	
Bezoldiging in de betreffende periode	€ 36.038	n.v.t.	
Totale bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	€ 36.038	n.v.t.	
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		N.v.t.	
<b>Totale bezoldiging, exclusief BTW</b>	€ 36.038	n.v.t.	
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		N.v.t.	
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t.	

## **Deel 3 Overige gegevens**

### **Hoofdstuk 7 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 1 juli 2019;

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

#### **besluit**

1. de jaarstukken 2018 vast te stellen met een resultaat boekjaar voor reservemutaties van € 7.935.875;
2. een bedrag van € 822.622 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat;
3. een bedrag van € 7.113.253 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financiering.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 12 juli 2019 van het algemeen bestuur.

B.H.M. Koopman  
Secretaris-algemeen directeur

ing. A. Aboutaleb  
voorzitter

## **Hoofdstuk 8 Controleverklaring**

Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen.

### ***Bijlage 1: samenstelling bestuursorganen MRDH 2018 (per 31-12-2018)***

**Voorzitter** : de heer A. Aboutaleb  
Plv. voorzitter : mevrouw P.C. Krikke  
Wvd Secretaris-Algemeen Directeur: de heer A.H.P. van Gils

#### **Dagelijks bestuur**

Voorzitter : de heer A. Aboutaleb  
Plv. voorzitter : mevrouw P.C. Krikke  
Lid : mevrouw A. Attema  
Lid : de heer M.J. Bezuijen  
Lid : mevrouw J.M. van Bijsterveldt  
Wvd Secretaris : de heer A.H.P. van Gils

#### **Algemeen bestuur**

Voorzitter : de heer A. Aboutaleb  
Plv. voorzitter : mevrouw P.C. Krikke  
Albrandswaard : de heer H. Wagner  
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  
Hellevoetsluis : de heer R. de Mos  
Krimpen aan den IJssel : mevrouw M. Junius  
Lansingerland : de heer M.W. Vroom  
Leidschendam-Voorburg : de heer P.H. van de Stadt  
Maassluis : de heer K. Tigelaar  
Midden-Delfland : de heer T.J. Haan  
Nissewaard : de heer A.J. Rodenburg  
Pijnacker-Nootdorp : de heer G. Veldhuijzen  
Ridderkerk : mevrouw F. Ravestein  
Rijswijk : mevrouw A. Attema  
Rotterdam : de heer M.J. Bezuijen  
Schiedam : mevrouw J. Bokhove  
Vlaardingen : mevrouw B. Kathmann  
Wassenaar : de heer C.H.J. Lamers  
Westland : mevrouw A.M.M. Jetten  
Westvoorne : de heer J.F. Koen  
Zoetermeer : de heer B.R. Arends  
Wvd Secretaris : de heer P.E. de Jong  
de heer Ch.B. Aptroot  
de heer A.H.P. van Gils

#### **Presidium Vervoersautoriteit**

Voorzitter : de heer R.J. van Asten  
Vice-voorzitter : mevrouw J. Bokhove  
Portefuillehouder Middelen Va : de heer P. Varekamp  
Lid : de heer M. Rossier  
Lid : de heer I.S. Bal  
Lid : de heer S. Fortuyn  
Lid : mevrouw M. Huijsmans  
Lid : de heer P. Meij

### **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 D. van Sluis
Delft	:	mevrouw M. Huijsmans
Den Haag	:	de heer R.J. van Asten (voorzitter)
Hellevoetsluis	:	de heer P. Schop
Krimpen aan den IJssel	:	de heer J. Janson
Lansingerland	:	de heer S. Fortuyn
Leidschendam-Voorburg	:	mevrouw A.J.W. van Eekelen
Maassluis	:	de heer F.A. Voskamp
Midden-Delfland	:	de heer H.H.V. Horlings
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	:	mevrouw M. Roza – de Pijper
Zoetermeer	:	de heer M.J. Rosier
Secretaris	:	de heer J. Gosse

### **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 G. van der Wees
Midden-Delfland	:	de heer H.H.V. Horlings
Nissewaard	:	de heer L. Soesterbeek
Pijnacker-Nootdorp	:	de heer F.J.M. van Kuppeveld
Ridderkerk	:	de heer H. van Os
Rijswijk	:	de heer A. van de Laar
Rotterdam	:	mevrouw B.C. Kathmann (voorzitter)
Schiedam	:	de heer M. Bregman
Vlaardingen	:	de heer F. hoogendijk
Wassenaar	:	mevrouw C. Klaver-Bouman
Westland	:	mevrouw C.C.M. Zwinkels – de Jong
Westvoorne	:	mevrouw L. van der Pol
Zoetermeer	:	mevrouw M.J. van Driel (plv. voorzitter)
Secretaris	:	de heer A.H.P. van Gils

Voor het algemeen bestuur geldt dat voor elk lid ook een plaatsvervangend lid is benoemd. Leden van de bestuurscommissies kunnen zich laten vervangen door een lid uit hun college.

## ***Bijlage 2 Toelichting op gebruikte afkortingen***

ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
AEV	Agenda Economisch Vestigingsklimaat
AROV	Actie programma Openbaar Vervoer
AVG	Algemene Verordening Gegevensbescherming
AVLM	Automatisch Vervoer op de Last Mile
BBV	Besluit begroting en verantwoording
BDU	Brede doeluitkering
BCF	BTW Compensatiefonds
BLDO	Besluit Leningvoorwaarden Decentrale Overheden
Bleizo	Bleiswijk-Zoetermeer
BMC	bureau Middelen & Control
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BO	Bestuurlijk Overleg
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BSB	bureau Strategie & Bestuur
BVB	BNG Vermogens Beheer
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CIPTEC	Collective Innovation for Public Transport
CS	Centraal Station
DIV	Digitale Informatie Voorziening
DOVA	Decentrale OV-autoriteiten
DRU	Dienstregeling uur
EBS	Egged Bussystems
EBZ	Economic Board Zuid-Holland
EER	Europese Economische Ruimte
EIB	Europese Investeringsbank
EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
EV	Economisch vestigingsklimaat
FIDO	Wet financiering decentrale overheden
GDZES	Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek
GWW	Grond- weg- en waterbouw
HRM	Human Resources Management
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij
HWN	Hoofdwegennet
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IPC	Innovatie Prestatie Contracten
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
IQ	InnovationQuarter
iVRI	Verkeersregel installatie
KTA	Korte Termijn Aanpak
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
LDE	Leiden Delft Erasmus
MAAS	Mobility as a service
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPA	Meerjarenplanning- en analyse
MoVe	Mobiliteit en verstedelijking
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MSL	Metropolian Startup Lab
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens

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
RADD	Researchlab Automated Driving Delft
RET	Rotterdamse Elektrische Tram
RTHA	Rotterdam The Haque Airport
RNE	Roadmap Next Economy
RUDDO	Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden
RWS	Rijkswaterstaat
SiSa	Single information, Single audit
SMITZH	Smart Manufacturing Industriële Toepassing in Zuid Holland
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
TU	Technische Universiteit
UAB	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid
UFDO	Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden
Va	Vervoersautoriteit
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VvE	Vereniging van Eigenaren
WNT	Wet Normering Topinkomens
WUR	Wageningen University & Research





GAD/2019.70

**CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT**

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

**A. Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2018****Ons oordeel**

Wij hebben de jaarrekening 2018 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag te Rotterdam (MRDH) gecontroleerd.

Naar ons oordeel:

- geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de baten en lasten over 2018 als van de activa en passiva van de MRDH op 31 december 2018 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV);
- zijn de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2018 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de MRDH.

De jaarrekening bestaat uit:

- 1 de balans per 31 december 2018;
- 2 de programmarekening over 2018; en
- 3 de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen;
- 4 de verantwoordingsinformatie over specifieke uitkeringen (de SISA-bijlage);
- 5 het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

**De basis voor ons oordeel**

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het controleprotocol WNT, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door Algemeen Bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol MRDH Accountantscontrole 2018 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 14 december 2018). Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

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

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

## **Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd**

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2018 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub j Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

### **Materialiteit**

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

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2018. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

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

## **B. Verklaring over het in de jaarstukken opgenomen jaarverslag en de andere informatie**

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvatten de jaarstukken:

- het jaarverslag zijnde de programmaverantwoording (hoofdstuk 2), de paragrafen (hoofdstuk 3), het Voorwoord, hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH;
- andere informatie.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat:

- het jaarverslag verenigbaar is met de jaarrekening;
- het jaarverslag en andere informatie alle informatie bevat die op grond van het BBV is vereist.

We hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Gemeentewet en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

### **C. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening**

#### **Verantwoordelijkheden van het Algemeen Bestuur voor de jaarrekening**

Het dagelijks bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het dagelijks bestuur van de MRDH is ook verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de MRDH.

In dit kader is het dagelijks bestuur van de MRDH tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het dagelijks bestuur van de MRDH afwegen of de financiële positie voldoende is om de MRDH in staat te stellen de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen. Het dagelijks bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

Het Algemeen Bestuur is als kaderstellend en controlerend orgaan op grond van de statuten verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de MRDH.

#### **Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening**

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

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

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

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

GAD Den Haag, 12 april 2019

*was getekend*

drs. G.L. Vleugels RE RA  
accountant

## **Bijlage bij controleverklaring**

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, het controleprotocol WNT, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door Algemeen Bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol MRDH Accountantscontrole 2018 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 14 december 2018), ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude dan wel het niet rechtmatig tot stand komen van baten en lasten alsmede de balansmutaties, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeente;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het Dagelijks Bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.



Den Haag

# ACCOUNTANTSRAPPORT BIJ DE JAARREKENING 2018 VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Gemeentelijke Accountantsdienst

GAD/2019.69

12 april 2019

# Inhoudsopgave



1. Opdracht	3
2. Samenvatting	4
3. Financiële positie	5
4. Verbonden partijen RET en HTM: MRDH heeft drie verschillende rollen	8
5. Interne beheersing	9
6. Kwaliteit van de jaarrekening	10
7. Rechtmatigheid	10
8. Bevindingen uit de controle	11
9. Automatisering	11
10. SISA	12
11. Ondertekening	12
Bijlage: SiSa Tabel van Fouten en onzekerheden 2018	13

## *1. Opdracht*

Onlangs hebben wij de controle van de jaarrekening 2018 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) afgerond. De jaarrekening is opgemaakt volgens de voorschriften van het Besluit begroting en verantwoording (BBV).

Onze controle is uitgevoerd met inachtneming van het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (BADO), de Controleverordening MRDH 2014 en het Controleprotocol MRDH Accountantscontrole 2018. Onze controle resulteert in een oordeel over zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid. Voor de oordeelsvorming hebben we conform het BADO een goedkeuringstolerantie van 1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden toegepast. Bij een exploitatieomvang van € 609 miljoen is dit € 6,1 miljoen respectievelijk € 18,3 miljoen. De rapportagetolerantie is € 0,125 miljoen.

Dit rapport bevat de uitkomsten van ons onderzoek.

## 2. Samenvatting

### **Achtergrond**

De Gemeenschappelijke Regeling MRDH is in 2015 ontstaan omdat de bestaande plusregio's bij wet werden afgeschaft (Wet afschaffing plusregio's). De 23 gemeenten binnen de regio's Rotterdam en Haaglanden werken samen in de MRDH. De MRDH is op basis van het Besluit van 17 december 2014 tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en van enkele andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's per 1 januari 2015 aangewezen als vervoersautoriteit.

### **Strekking van de controleverklaring**

Onze controle van de jaarrekening heeft geleid tot een goedkeurende controleverklaring voor zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid.

De standaardteksten voor controleverklaringen bestaan uit drie delen, te weten: deel A: de verklaring bij de jaarrekening, deel B: onze mededeling bij het jaarverslag en de andere informatie en deel C: de beschrijving van verantwoordelijkheden van het Algemeen Bestuur voor de jaarrekening.

In deel B gaan we in op de zogeheten "andere informatie". Dit betreft alle informatie, financieel en niet financieel, die naast de jaarrekening is opgenomen in de jaarstukken. Wij dienen na te gaan of sprake is van een consistentie tussen de andere informatie en de financiële overzichten. Uit ons onderzoek zijn geen inconsistenties van materiële betekenis gebleken.

### **Begroting nog deels voor projecten op kasstromen**

De begroting 2018 was voor de subsidieprojecten nog niet geheel opgesteld volgens de uitgangspunten van het BBV, maar meer vanuit verwachte kasstromen voor projecten aan begunstigden. Bij de tussentijdse wijzigingen bij de bestuursrapportages zijn daar niet volledig mutaties voor aangebracht. Uit de toelichtingen bij de programma's zal dat naar voren komen.

Voor 2019 is de begroting wel volledig volgens de BBV-uitgangspunten opgesteld. Bij de tussentijdse bestuursrapportages zal dit blijken. Van belang blijft dat ook bij

het verantwoorden van de realisatie dit uitgangspunt goed verankerd is in de interne beheersing. Dit zullen we bij de tussentijdse controle van 2019 betrekken.

### **Fonds BDU toegenomen belang planning en liquiditeitsprognose**

In 2018 en verder is zichtbaar dat het fonds BDU afneemt en in 2020 negatief wordt. In de jaren daarna loopt het saldo volgens de begroting 2020-2023 op naar € 26 miljoen positief. Dit impliceert dat de beschikbare middelen voor projecten afnemen (schaars worden) en financiële risico's minder goed kunnen worden opgevangen. Een strakke planning en liquiditeitsprognose zijn daarmee van groter belang. Hierop heeft de MRDH beheersmaatregelen geïmplementeerd.

### **Bedrijfsvoering zichtbare vooruitgang**

In 2018 heeft de MRDH belangrijke aspecten van de bedrijfsvoering waarover we de voorgaande jaren hebben gerapporteerd, grotendeels afgerond. Dit betreft het versterken van de interne beheersing rond het beheer van het aandeelhouderschap RET/HTM, het opstellen van een liquiditeitsprognose en het verbeteren van de tussentijdse informatievoorziening over de operationele voortgang van gesubsidieerde projecten. Ook de organisatie van de financiële functie is versterkt.

De genoemde onderwerpen komen terug in de volgende paragrafen.

### **Totaalbeeld positief, diverse verbeteringen mogelijk**

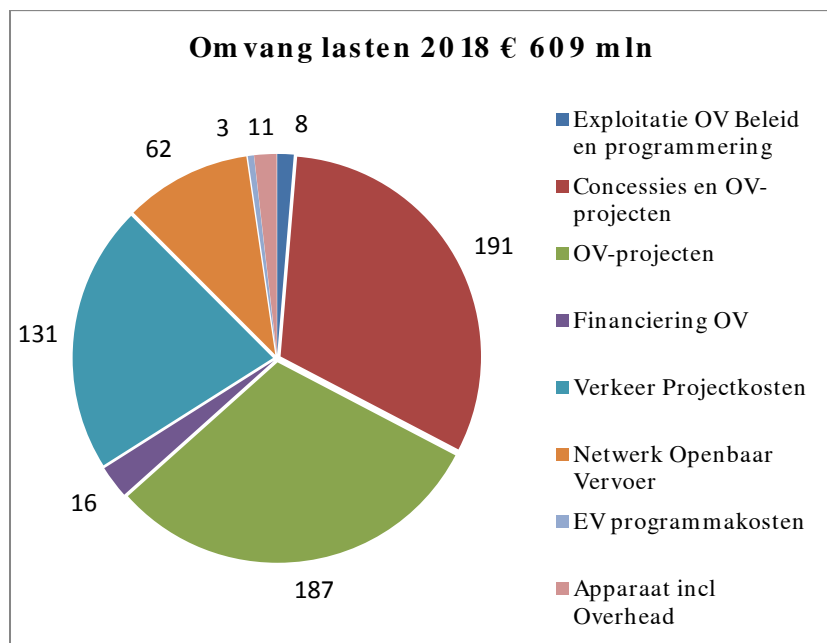
Ons algehele beeld is dat de MRDH haar financiële processen beheerst en dat de MRDH een volgende stap heeft gezet om de interne beheersing op een hoger kwaliteitsniveau te brengen. Hierbij is sprake van een aantal verbeterpunten die in dit rapport aan de orde zullen komen.

Tussentijds accountantsonderzoek (interim-controle) heeft in november 2018 plaatsgevonden waarover we in december 2018 een rapport hebben uitgebracht. Niet alle verbeterpunten zijn gerealiseerd. Hieraan besteden we in dit rapport aandacht.



### 3. Financiële positie

In deze paragraaf besteden we aandacht aan de financiële positie van de MRDH, bestaande uit een analyse van het resultaat en de solvabiliteit, de liquiditeit en de ontwikkeling van de verkeer- en vervoersfondsen op de lange termijn. In de onderstaande grafiek is in hoofdlijnen de verdeling van de lasten over 2018, in totaal € 609 miljoen (voorgaand jaar € 910 miljoen) weergegeven. De afname is het gevolg van minder besteding op projecten. De projecten zijn veelal jaaroverschrijdend waardoor de lasten over de jaren fluctueren en daarmee de verklaring zijn voor de daling ten opzichte van 2017.



De samenstelling van de baten en lasten is in hoofdlijnen als volgt:

- Een belangrijk deel van de lasten betreft de concessies openbaar vervoer (€ 191 miljoen exclusief apparaatskosten), projecten (€ 308 miljoen) in het kader van verkeer en openbaar vervoer en netwerk openbaar vervoer. De concessies en projecten worden hoofdzakelijk op basis van het subsidieproces uitgevoerd.

De activiteiten voor Verkeer en Openbaar vervoer worden bekostigd uit de Brede Doel Uitkering (BDU) (€ 514 miljoen), bijdrage van het rijk voor de Rotterdamse Baan (€ 58 miljoen) en overige baten € 10 miljoen).

- De bestedingen aan projecten voor het economisch vestigingsklimaat bedragen € 3 miljoen. Deze worden gefinancierd voor het economisch vestigingsklimaat uit de inwonerbijdrage (€ 4,6 miljoen) waarvan een deel bestemd is voor de apparaatskosten (excl. overhead);
- Met de financiering van de OV-bedrijven is € 23 miljoen aan rente gemoeid (omvang financiering € 1,1 miljard), waarvan € 16 miljoen betaalde rente en € 7 miljoen renteopslag (voor marktconformiteit) dat aan de risicoreserve financieringen wordt toegevoegd. Deze kent een minimum van € 27 miljoen, wat nog niet is bereikt;
- Nieuw dit jaar is het met ingang van 2018 vanuit de verslaggevingsregels BBV voorgeschreven overzicht Overhead met een bedrag van € 5,7 miljoen. De totale apparaatslasten bedragen circa € 11 miljoen. De overhead bevat de apparaatskosten van de MRDH waaronder huisvesting, IT, personeelszaken, facilitair en leidinggevende medewerkers met haar directe ondersteuning. De financiering hiervan vindt plaats uit het fonds BDU (€ 4,5 miljoen), de inwonersbijdrage economisch vestigingsklimaat € 1,2 miljoen).

***Het saldo van baten en lasten verschillen (€ 0,8 mln V) ten opzichte van de begroting nagenoeg nihil door verrekening met BDU***

Bij de MRDH is sprake van drie programma's en het overzicht Overhead met een saldo van baten en lasten voor bestemming van € 0,8 miljoen voordelig. Dit wordt voor € 0,6 miljoen veroorzaakt doordat bijdragen voor economisch vestigingsklimaat zijn verstrekt aan gemeentelijke projecten die gedurende meerdere jaren worden uitgevoerd en nog moeten worden afgerekend. Hierdoor wordt bij de resultaatbestemming voorgesteld dit bedrag gedeeltelijk te reserveren voor 2019 en verder om die lopende verplichtingen af te wikkelen en daarnaast gestarte programma's verder op te kunnen pakken. Voor het resterende deel van € 0,2 miljoen wordt voorgesteld dit toe te voegen aan het programmabudget economisch vestigingsklimaat begroting 2019.

De begroting 2018 was voor de subsidieprojecten nog niet geheel opgesteld volgens de uitgangspunten van het BBV, maar meer vanuit verwachte kasstromen voor projecten aan begunstigen. Uit de toelichtingen bij de programma's komt dit naar voren. Vanwege de verrekeningen met de fondsen of te ontvangen subsidie is per saldo geen sprake van een resultaat, of van hogere lasten dan maximaal in subsidiebeschikkingen is opgenomen, maar hooguit is sprake van een verschuiving tussen de verantwoordingsjaren.

In de jaarrekening zijn de verschillen toereikend toegelicht.

***Financiële kengetallen***

In het BBV zijn vijf financiële kengetallen voorgeschreven die informatie geven over de financiële positie en daarmee vergelijking met andere vervoersregio's mogelijk maakt. Sommige kengetallen, zoals belastingcapaciteit en grondexploitaties zijn voor de MRDH niet relevant. Vanwege de aard van de financiering (bestedingen worden verrekend met de BDU) en de aard van de leningenportefeuille (voor financiering kapitaal van vervoersbedrijven) zeggen de andere kengetallen niet zoveel over de financiële positie.

Het begrip van de balans, de risico's en de ontwikkeling van de BDU in relatie tot het meerjarig investeringsplan (IPVa) perspectief zijn van belang om de financiële positie van de MRDH te begrijpen.

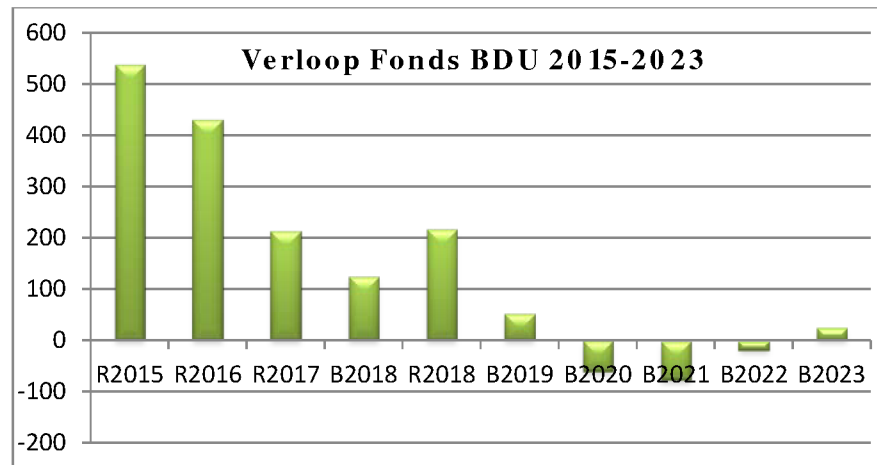
***Solvabiliteit beperkt, risico's worden opgevangen door inzet beheersinstrumenten***

De solvabiliteit geeft inzicht in de mate waarin de MRDH op termijn aan haar verplichtingen kan voldoen. Het weerstandsvermogen is daarvoor een belangrijke indicator. De MRDH heeft ultimo 2018 een beschikbare weerstandscapaciteit van € 11 miljoen (2% van het totaal aan lasten van € 609 miljoen) dat is gericht op de niet BDU-gefinancierde taken omdat op de BDU-gefinancierde taken directe bijsturing (minder projecten) mogelijk is. In de Gemeenschappelijke regeling zijn geen specifieke bepalingen opgenomen om eventuele tekorten op te vangen.

Het risicoprofiel van de MRDH wordt in hoge mate beïnvloed door overname van de financiering van railvoertuigen en infrastructuur van de RET en HTM van respectievelijk de gemeente Rotterdam en Den Haag. Het behelst per 31 december 2018 een bedrag van € 1,1 miljard. De railvoertuigen en infrastructuur vertegenwoordigen een boekwaarde van € 1,4 miljard en een (geschatte) economische waarde van circa € 905 miljoen. Deze voertuigen en infrastructuur dienen als zekerheidsstelling. Uit een extern verkregen advies en rekening houdend met een ondergrens gebaseerd op de maandelijks concessievergoedingen zou bij MRDH een risicobuffer van circa € 27 miljoen nodig zijn. Deze wordt momenteel opgebouwd met jaarlijks circa € 8 miljoen (renteopslag voor marktconformiteit) waardoor het nog ruim een jaar duurt voor de reserve op de gewenste hoogte is. Tevens heeft de MRDH andere instrumenten uit hoofde van haar rollen als opdrachtgever concessie en aandeelhouder RET-HTM om terugbetalingsrisico's te mitigeren. De beoogde reserve is toereikend.

### ***Ontwikkeling verkeer- en vervoersfondsen op korte termijn negatief saldo***

Voor de BDU-taken heeft het Rijk voor 2018 circa € 684 miljoen (toekenning BDU) beschikbaar gesteld en de omvang van het fonds bedraagt ultimo 2018 € 219 miljoen. Uit de (door het AB op 6 juli 2018 vastgestelde) meerjarenbegroting 2019 – 2022 blijkt dat voor de komende jaren tijdelijk meer bestedingen worden gepland dan het BDU-budget toelaat. Het fonds laat daardoor een negatieve stand zien tot € 78 miljoen negatief in 2020 dat volgens de meerjarenbegroting later wordt ingelopen.



Wat ook duidelijk zichtbaar is, is dat de financiële middelen van de MRDH fors afnemen en de ruimte van het jaarlijks beschikbare budget in beginsel niet meer is dan de jaarlijkse toekenning van de BDU. Ruimte om tegenvallers op te vangen kan dan door projecten te vertragen voor uitvoering. Planning en control van de projecten (inclusief de liquiditeitsprognoses) wordt daarmee belangrijker.

Het planningsoptimisme blijkt uit het verschil van de stand van het BDU eind 2018 ten opzichte van de begroting 2018: € 91 miljoen hoger saldo dan geraamd. Het beperken van planningsoptimisme ofwel een goede planning (vanwege het afnemende fonds BDU) blijft onverkort een belangrijk aandachtspunt.

MRDH is maatregelen aan het implementeren om in meerjarig perspectief de bestuurlijke wensen, het planningsoptimisme, de budgettaire kaders (BDU), de overbesteding, de meerjarenbegroting en de (meerjarige) liquiditeitsprognose op elkaar af te stemmen. De complexiteit is groot waardoor volgens mededeling de analyse en implementatie van de verbeteringen een langere doorlooptijd kennen dan vooraf verwacht. Het is zaak dat dit traject in 2019 wordt afgerond. Bij onze tussentijdse controle zullen we over de voortgang rapporteren.

### ***Liquiditeit dalende trend, liquiditeitsplanning projecten met ingang van 2019 beschikbaar***

De liquiditeit van de MRDH is (nagenoeg volledig) benodigd voor de uitvoering van verkeer- en vervoersprojecten in het werkgebied van de MRDH. Deze middelen zijn niet vrij beschikbaar maar moeten binnen de kaders van de BDU verkeer & vervoer worden ingezet.

Een middellange termijn en lange termijn liquiditeitsplanning heeft MRDH inmiddels beschikbaar zodat dit verbeterpunt van de afgelopen jaren is opgelost. Dit instrument is op tijd beschikbaar om de sturing op de steeds schaarser wordende liquide middelen vorm te geven.

### ***Financiële instrumenten € 1,4 miljard (2017 € 1,2 miljard)***

De MRDH heeft een aantal financiële instrumenten ter ondersteuning van haar activiteiten. De MRDH heeft geen derivaten in haar portfolio. Alle in 2018 uitgevoerde treasury-transacties voldoen aan zowel de wettelijke als de eigen treasurybepalingen. De MRDH kent de volgende instrumenten:

- Voor de financiering van de RET en de HTM (€ 1,1 miljard) zijn in 2017 langlopende leningen overgenomen van de gemeente Rotterdam respectievelijk de gemeente Den Haag voor de financiering van investeringen in rollend materieel en railinfrastructuur. Tegenover deze langlopende leningen aan de HTM en RET staan even grote opgenomen leningen van de BNG en Waterschapsbank met dezelfde looptijden, aflossingsschema's en rentepercentages.
- In 2018 is de belegging oorspronkelijk bedoeld voor het fonds voor de financiering van infrastructurele projecten (zogenaamde BOR-fonds),

saldo € 10 miljoen aangehouden. Deze belegging wordt in 2019 afgebouwd en deze afbouw voldoet aan de wet Fido en Ruddo.

- Tevens is op basis van subsidieverplichtingen in 2016 een voorschot van € 65 miljoen verstrekt aan de gemeente Rotterdam voor een specifiek deelproject van het project Verlenging A13-A16 voordat de gesubsidieerde activiteit daadwerkelijk is gestart.
- De tijdelijk niet benodigde middelen zijn grotendeels gestort in de Rijks Schatkist (€223 miljoen) conform de regeling Schatkistbankieren.

#### ***4. Verbonden partijen RET en HTM: MRDH heeft drie verschillende rollen***

De MRDH heeft met betrekking tot de RET en HTM drie rollen te vervullen: als opdrachtgever voor het verlenen van de 10-jarige concessie (niveau 2017 jaarlijks circa € 330 miljoen, nog 8 jaar), als financier van het spoor en rollend materieel (€ 1,1 miljard), en als aandeelhouder (€ 1.001) met bijzondere rechten.

In vorige rapporten hebben we aandacht gevraagd voor de goede invulling van deze rollen om conflicterende belangen te beperken. Hiervoor heeft MRDH in 2018 een interne procedure ingesteld om dit risico op conflicterende belangen tegen te gaan. Het directieteam van de MRDH heeft ambtelijk de laatste stem als zich een conflicterende situatie voordoet. Deze procedure voldoet.

De subsidies van de jaarschijf 2017 voor de HTM en RET zijn nog niet vastgesteld. Voor de HTM is dit het gevolg van een licht andere inrichting van de verantwoordingsstukken ten opzichte van de concessie-aanvraag. Bij de RET is sprake van een inhoudelijk meningsverschil over een post van (jaarlijks) € 2,4 miljoen. Hierover loopt een bezwaarprocedure.

## 5. Interne beheersing

*Bestedingsbegrip voor projecten:* De processen van de MRDH bestaan hoofdzakelijk uit het subsidieproces, en daarnaast het inkoopproces en salarisproces. Ons algehele beeld over de interne beheersing is dat de MRDH haar processen beheerst. De opmerkingen uit het accountantsrapport van voorgaand jaar en de managementletter van december 2018 zijn opgepakt. De stand van zaken is als volgt:

### ***Niet betaalritme maar operationele voortgang van projecten bepalend***

Voor de begroting en verantwoording van subsidies van projecten is overeenkomstig het BBV de operationele voortgang van een project bepalend voor de verantwoording van de last in de programmarekening. De begroting 2018 heeft de MRDH hoofdzakelijk op het uitgangspunt van kasstromen ingericht. In de jaarrekening staan de projectbestedingen overeenkomstig het BBV.

De begroting 2019 is volgens verkregen informatie volgens de verwachte operationele voortgang opgesteld. Bij de tussentijdse bestuursrapportages zal de financiële voortgang van de grote projecten worden toegelicht. Dit leidt tot een toename van werkzaamheden voor de financiële functies van de MRDH. Tussentijds moet meer informatie beschikbaar zijn over de operationele voortgang van projecten. Gemeenten spelen hierbij een belangrijke rol.

### ***Voortgang van de overige verbeterpunten ligt op koers***

Ten aanzien van de voortgang van de overige verbeterpunten ligt de MRDH op koers en is de stand van zaken als volgt:

- Subsidieproces verlenen en vaststellen van BDU subsidies: processen worden afdoende beheerst. Verbeteringen liggen op het gebied van de aanscherping van de monitoring en het (tussentijds) afstemmen van verplichtingen in het subsidiesysteem en de financiële administratie. De MRDH heeft de doorontwikkeling (inrichten van projectadministratie) van het financiële systeem AFAS onderhanden.
- Vennootschapsbelasting: Op 1 januari 2016 is de Wet Modernisering Vennootschaps-belastingplicht overheidsondernemingen ingegaan. Of de MRDH belastingplichtig is volgens deze wet wordt jaarlijks gemonitord door het Fiscaal Advies Team van de gemeente Den Haag. Hieruit blijken geen risico's naar voren te komen.
- De beheersing van de geldstromen (circa € 65 miljoen) over de omzetbelasting (inclusief (BCF) is in het vierde kwartaal aangescherpt. De MRDH wil op een hoger kwaliteitsniveau van beheersing komen.

## ***6. Kwaliteit van de jaarrekening***

### ***De jaarstukken voldoen aan het BBV en bevatten veel informatie***

De jaarstukken van de MRDH zijn overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) opgesteld. MRDH zal de jaarstukken inclusief controleverklaring en accountantsrapport voor de wettelijke datum van 15 april 2019 aanbieden aan de deelnemende gemeenten. Het proces voor de totstandkoming van de jaarrekening is dit jaar voorspoediger verlopen dan voorgaand jaar. De door MRDH getroffen maatregelen hebben effect getoond.

De kwaliteit van de jaarstukken en de toelichtingen in de jaarrekening 2018 zijn van voldoende niveau, maar de financiële toelichtingen kunnen aan kwaliteit winnen als meer vanuit het oogpunt van de gebruiker geschreven wordt. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een totaaloverzicht van de voortgang van de grote projecten (o.a. Rotterdamse Baan, Hoekse Lijn, Bleizo, Netwerk Randstad Rail).

## ***7. Rechtmatigheid***

### ***Rechtmatigheid op orde, verbeterpunten zijn transparant toegelicht***

Bij onze controle hebben we de financiële rechtmatigheid betrokken. Voor de MRDH heeft dit betrekking op de begrotingsrechtmatigheid, de Financiële verordening, het Treasurystatuut, personele regelingen en de relevante rijksregelgeving (BDU-verkeer & vervoer, en Regionale mobiliteitsfondsen). Uit ons onderzoek blijken de volgende bijzonderheden ten aanzien van financiële en niet-financiële rechtmatigheid:

- De interne financiële regelgeving waaronder de Financiële verordening en het Treasury statuut is voor wat betreft de liquiditeitsprognose niet nageleefd (zie ook jaarrekening hoofdstuk 3.1.2 onderdeel Rechtmatigheid). De verwachting is dat de beheersmaatregelen in het eerste halfjaar van 2019 geïmplementeerd worden .
- Voor het naleven van Europese aanbestedingsregels zijn enkele onrechtmatigheden gebleken tot een bedrag van € 1,1 miljoen. Het betrof incidentele aangelegenheden waaronder de inzet van externen op projecten waarvan op inhoudelijke gronden de keuze is gemaakt niet opnieuw aan te besteden om de continuïteit van de kennis voor dat project te borgen.
- De regels voor de Wet Normering Topinkomens (WNT) zijn door de MRDH nageleefd.
- Voor 2018 zijn de voormalige subsidieverordeningen voor de regio's Rotterdam en Den Haag vervangen door de gezamenlijke subsidieverordening Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Hiermee is binnen het werkingsgebied van de MRDH niet meer sprake van verschillende regelingen en uitvoering.

## ***8. Bevindingen uit de controle***

### ***Goedkeurend oordeel voor zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid***

Voor onze oordeelsvorming zijn de goedkeuringstoleranties voor onjuistheden 1% (€ 6,1 miljoen), en voor onzekerheden 3% (€ 18,3 miljoen). Het totaal aan bevindingen is lager dan de goedkeurings-toleranties zodat een goedkeurende controleverklaring is verstrekt. Rapporterenwaardige financiële onzekerheden en/of bedenkingen hoger dan € 125.000 (Controleprotocol MRDH 2018) zijn als volgt:

- Onrechtmatigheid voor niet Europees aanbesteden van een uitbreiding van twee bestaande contracten (ingenieursdiensten voor bestaande projecten en hosting van de ICT omgeving) voor een bedrag van € 1,1 miljoen;
- Onzekerheid van € 4,8 miljoen (twee maal € 2,4 miljoen) ten aanzien van de verrekening van de concessie 2017 en 2018 waardoor mogelijk een tegenvaller voor dat bedrag het BDU-fonds moet worden verwerkt als de bezwaarprocedure nadelig uitpakt voor de MRDH.
- De operationele voortgang van de projecten is gebaseerd op schattingen die van begunstigden zijn ontvangen. Aan schattingen zijn inherent onzekerheden verbonden. Opgemerkt wordt dat schattingonzekerheden op subsidieprojecten in meerjarig perspectief per saldo geen financieel effect hebben omdat niet meer dan het maximale bedrag uit de subsidiebeschikking wordt uitbetaald. Alleen de jaarschijfbedragen kunnen verschillen ten opzichte van de begroting. De schattingonzekerheden liggen ruim binnen de tolerantiegrenzen van 3%.

## ***9. Automatisering***

### ***Geen bijzonderheden over continuïteit, betrouwbaarheid van gegevensverwerking***

Bij de verwerking van gegevens maakt de MRDH gebruik van een geautomatiseerd financieel systeem AFAS (een cloud-applicatie) en een netwerkomgeving waarin documenten worden geadministreerd. Daar waar wij bij de jaarrekeningcontrole gebruik maken van deze systemen (vooral AFAS) is ons niet gebleken dat sprake is van bijzonderheden ten aanzien van de betrouwbaarheid en de continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking.

### ***Interne beheersing IT: verbeteringsproject in uitvoering in 2018***

Voor informatieveiligheid is het van belang dat MRDH toereikende maatregelen heeft genomen om de risico's ten aanzien van veiligheid (betrouwbaarheid en continuïteit) van informatie te mitigeren. Daarbij moeten deze maatregelen aansluiten met de uitkomsten van een risicoanalyse terzake en dat periodiek wordt gemonitord dat deze maatregelen ook werken en dus effectief zijn. De eisen die voor gemeenten hieraan worden gesteld zijn vastgelegd in het BIO (besluit informatieveiligheid overheid). Deze voorschriften bieden de MRDH een goed referentiekader voor de invulling van informatieveiligheid.

In de tweede helft van 2017 is een vervolg IT-onderzoek uitgevoerd om tot een praktische uitwerking te komen met een implementatieplan om het beheer van IT en informatieveiligheid op een hoger niveau te tillen. De implementatie heeft zijn beslag gekregen in 2018. Een belangrijk onderdeel hiervan is het uitbesteden van het IT-beheer (opdracht aan de gemeente Den Haag) van de technische infrastructuur waaronder de (beveiliging van) mobile devices als laptops, smartphones en tablets. Tevens zijn veiligheidsmaatregelen getroffen ten aanzien van de vertrouwelijkheid van de MRDH-data.

### ***Wet bescherming persoonsgegevens beperkt risico***

De meldplicht datalekken is beperkt van toepassing op de MRDH: niet van toepassing op het primaire proces, maar wél voor de ondersteunende processen HRM en Salarisverwerking. De MRDH loopt geen grote risico's terzake.

## **10. SISA**

### ***SISA: geen bevindingen***

Voor de jaarrekening geldt het principe van Single Information en Single Audit (SISA) voor specifieke uitkeringen van het Rijk. Kenmerkend voor SISA is dat verantwoording aan het Rijk wordt afgelegd via een bijlage bij de jaarrekening. De accountantscontrole van de specifieke uitkeringen is onderdeel van de reguliere controle van de jaarrekeningen, waarbij het Rijk aanvullende eisen stelt.

Wij hebben de verantwoorde SISA prestaties en bestedingen over 2018, zoals opgenomen op pagina 89 van de jaarrekening van de MRDH, gecontroleerd. Deze controle is uitgevoerd volgens de daarop betrekking hebbende wet- en regelgeving zoals gebundeld in de BZK-circulaire SISA en de definitieve verantwoordingsbijlage. Uit onze controle komen geen bevindingen naar voren.

## **11. Ondertekening**

GAD Den Haag, 12 april 2019

w.g. drs. G.L. Vleugels RE RA

accountant



## Bijlage SiSa Tabel van Fouten en onzekerheden 2018



Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

### TABEL VAN FOUTEN EN ONZEKERHEDEN 2018



#### Berichtgevinginformatie

Vul in het tabblad 'Overzicht uitkeringen' de informatie in waarop de tabel/het rapport van bevindingen betrekking heeft.

Type overheidszorg: **Gemeenschappelijke regeling**  
 Naam berichtgever: **Nietopvang Rotterdam Den Haag**  
 Berichtgevercode: **0630**  
 Rapportageperiode: **2018**

Vindplaats: Deze tabel is in het rapport van bevindingen van de accountant te vinden op pagina:

Strekking controleverklaring rechtmatigheid: vul hier de strekking van de accountantverklaring in

Strekking controleverklaring getrouwheid: vul hier de strekking van de accountantverklaring in

#### Fouten en onzekerheden 2018

Nr	Specifieke uitkering of overig	Fout of onzekerheid	Financiële omvang in euro's	Toelichting fout/onzekerheid
E.07A	Brede oorsluitverklaring vaker en vaker SiSa (verderzijde)			
E.07A	Brede oorsluitverklaring vaker en vaker SiSa (verderzijde)			