

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAARSTUKKEN 2022

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

Document eDocs 98604
20-04-2023

Inhoudsopgave

Woord vooraf.....	5
Leeswijzer	6
Deel 1 Jaarverslag	7
Hoofdstuk 1	7
Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH	7
1.1 Strategie en resultaten.....	8
1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten	9
1.3 Samenwerking met partners	10
1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming	11
Hoofdstuk 2	12
Programmaverantwoording.....	12
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.....	12
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.....	32
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat.....	41
2.4 Overzicht overhead.....	65
Hoofdstuk 3	68
Paragrafen	68
3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing	68
3.2 Onderhoud kapitaalgoederen.....	72
3.3 Financiering en treasury	75
3.4 Bedrijfsvoering	82
3.4.1 MRDH-organisatie.....	82

3.4.2 Bedrijfsvoering	85
3.4.3 Fraude en integriteit.....	91
3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer.....	92
3.4.5 Rechtmatigheid	96
3.5 Verbonden partijen.....	100
3.6 Subsidies	103
3.7 OV en corona.....	104
3.8 Wet open overheid (Woo)	105
Deel 2	106
Jaarrekening	106
Hoofdstuk 4	106
Overzicht van baten en lasten	106
4.1 Overzicht van baten en lasten per programma.....	107
4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten	108
4.2.1 Analyse afwijkingen.....	108
4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten	108
4.2.3 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves	110
4.2.4 WNT gegevens.....	111
Hoofdstuk 5	112
Balans 2022	112
5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.....	113
5.2 Toelichting op de balans.....	117
5.3 Niet uit de balans blijkende verplichtingen	132

5.4 Gebeurtenissen na balansdatum	133
Deel 3	134
Overige gegevens.....	134
Hoofdstuk 6	135
Besluit.....	135
Bijlage 1 Verantwoording 2022 conform SiSa.....	136
Bijlage 2 Overzicht van baten en lasten 2022 per taakveld.....	139
Bijlage 3 Controleverklaring	141
Bijlage 4: Samenstelling bestuursorganen MRDH 2022 (per 31-12-2022).....	142
Bijlage 5 Toelichting op gebruikte afkortingen	144

Woord vooraf

21 gemeenten (tot 31 december 2022 waren dit 23 gemeenten) werken samen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Dat is een inhoudelijke ambitie die natuurlijk ook een financiële vertaling heeft. De jaarstukken 2022 geven een overzicht van de financiële situatie van deze samenwerking.

Begin 2020 sloeg het coronavirus fors toe. De crisis, die dit tot gevolg had, raakte alles en iedereen. De economie en het vervoer kwamen onder druk, en daarmee ook onze kerntaken. Nog altijd zijn de gevolgen merkbaar. Ondernemers, vervoerbedrijven en individuele burgers ondervinden nog altijd de gevolgen van de coronacrisis. Daar kwam bij dat de oorlog Oekraïne in 2022 greep kreeg op de samenleving en dat de klimaatdoelen en de noodzakelijke energietransitie steeds dwingender worden. Maar lijdzaam toezien zit niet in ons DNA. Slagvaardig pakten we de coronacrisis aan. We probeerden de pijn voor ondernemers en vervoerders te verzachten. Maar niet alleen dat. We pakten de crisis op als een kans om daar sterker uit te komen. Met visie, inzet en geld blijven we op koers om een aantrekkelijke regio te realiseren, en ook een goede toekomst voor de inwoners van onze metropoolregio dichterbij te brengen.

Met de Mainport, de Greenport, hightechbedrijven en The Hague Security Delta heeft de metropoolregio clusters die zich nationaal en internationaal onderscheiden. Investeren in de versterking van de economische structuur kan volgens de OESO leiden tot een structurele economische groei van 2% tot 4% op jaarbasis. Die investering is ook nodig, want onze economie leunt nog te veel op oude technologie. Bovendien stelden we onszelf klimaatdoelen die een energietransitie noodzakelijk maken. Er is volop werk, maar het ontbreekt zo nu en dan aan passende arbeidskrachten. Kortom; er blijft werk aan de winkel.

In deze jaarstukken laten de samenwerkende gemeenten zien welke middelen werden ingezet om economische groei te bewerkstelligen en de bereikbaarheid te verbeteren. De 21 gemeenten blijven zich hier sterk voor maken, samen met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen. Samen staan we sterk, samen komen we verder.

Jan van Zanen en Ahmed Aboutaleb,
voorzitters Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Leeswijzer

Dit zijn de jaarstukken 2022 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording¹ (BBV) bestaan de jaarstukken uit een jaarverslag (deel 1), een jaarrekening (deel 2) en overige gegevens (deel 3).

Jaarverslag

Het jaarverslag bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 gaat in op de integrale ambitie en activiteiten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag met daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale jaarrekening.

Hoofdstuk 2 betreft de programmaverantwoording van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat en de verantwoording van de overhead.

Hoofdstuk 3 gaat onder meer in op de verplichte paragrafen.

Jaarrekening

De jaarrekening toont het overzicht van baten en lasten (hoofdstuk 4) en de balans (hoofdstuk 5).

Overige gegevens

De overige gegevens bevat het besluit tot vaststelling en andere bijlages.

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

Deel 1 Jaarverslag

-0-0-0-

Hoofdstuk 1

Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 21 gemeenten en kreeg als verlengd lokaal bestuur vanuit de rijksoverheid de status van vervoerregio. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

Verkeer en vervoer

Zo formuleert de MRDH het regionaal verkeer- en vervoersbeleid, om daarmee het economisch vestigingsklimaat te versterken. Ook is de MRDH opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag. Daarvoor verlenen we concessies aan vervoerbedrijven. Daarnaast verstrekt de MRDH subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten en voor beheer, onderhoud en vervanging van OV-infrastructuur. Ze bevordert tevens innovatieve mobiliteitsoplossingen. Hiervoor ontvangen we rechtstreeks middelen van het Rijk.

Bedrijvigheid, kennis, recreatie

Verder werkt de MRDH aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag. Dat doen we op het gebied van onder meer werklocaties (bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden), fieldlabs en regionale campussen, en digitale connectiviteit. Ook stimuleren we recreatie en het gebruik van groen. We ontvangen hiervoor een bijdrage van de 21 gemeenten.

De Jaarstukken 2022 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormen een integrale verantwoording van de samenwerking, met daarin zowel de programma's voor verkeer en vervoer als een programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Op 15 juli 2021 stelde het algemeen bestuur de Begroting 2022, inclusief de meerjarenbegroting 2023-2025, vast. Deze begroting is in het verslagjaar tweemaal bijgesteld. Het algemeen bestuur nam op 8 juli 2022 kennis van de eerste Bestuursrapportage MRDH 2022 en stelde de daarin opgenomen eerste begrotingswijziging 2021 vast. De tweede begrotingswijziging 2022, opgenomen in de tweede Bestuursrapportage 2022, stelde het algemeen bestuur op 16 december 2022 vast.

1.1 Strategie en resultaten

Waar doen we het voor?

De economische kracht van landen is steeds sterker afhankelijk van het succes van stedelijke regio's. Innovatie, nieuwe werkgelegenheid, de grote woningbouwopgave en duurzaamheid; de uitdagingen en oplossingen voor maatschappelijke opgaven liggen in toenemende mate in stedelijke regio's. Dit is een wereldwijde trend. Concurrentie vindt steeds minder plaats tussen steden binnen landen, maar juist op internationale schaal tussen metropoolregio's. Dit geldt zeker voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag: op wereldniveau bescheiden in omvang, maar wél een van de meest complete regio's ter wereld. De afgelopen jaren zijn de diverse gemeenten in de metropoolregio meer met elkaar verbonden geraakt. Hierdoor is het economisch vestigingsklimaat versterkt en worden de economische kansen van de mensen die hier wonen en werken vergroot en versterken we de agglomeratiekracht van de regio. Ook de komende jaren zullen de gemeenten in de metropoolregio met elkaar samen blijven werken om invulling te geven aan deze grote opgaven en uitdagingen.

Vernieuwen economie, verbeteren bereikbaarheid

Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is daarom belangrijk om met focus de regio te pakken op het versterken van de economie. Hoe stimuleer je werkgelegenheid, zodat ervaren werknemers en jong talent kunnen meekomen? En hoe bezorgen we ondernemers een goede uitgangspositie? Zo vraagt innovatie in het MKB om serieuze aandacht. Hoe zorgen we voor voldoende ruimte voor bedrijven in onze regio? Hoe zorgen we voor een betere match tussen de arbeidsmarkt en het onderwijs? Het zijn vragen die een antwoord kregen in de vernieuwde strategische agenda van de MRDH die in 2023 wordt vastgesteld, maar in 2022 is vormgegeven door onze (toen nog) 21 gemeenten. De Strategische Agenda is het koersdocument dat leidend is in de samenwerking van de 21 gemeenten die de metropoolregio vormen.

Unieke positie

Wat betreft het verbeteren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie als vervoersautoriteit. De MRDH gaat over het toekennen van de regionale OV-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur. De 21 gemeenten bepalen gezamenlijk met de regionale en nationale partners, de investeringen in bereikbaarheid van de regio. In de stedelijke gebieden wordt vooral ingezet op hoogwaardige OV- en betere fietsverbindingen. Zo benutten we de schaarse stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. Zo levert de MRDH een bijdrage aan het faciliteren van de grote verstedelijkingsopgave in de metropoolregio. In de minder dichtbevolkte delen van de regio is een groot OV-aanbod niet altijd de beste oplossing. De fiets en een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vragen daar extra aandacht. Maar ook maatwerkvervoer kan uitkomst bieden. En wat alle inzet met de verschillende modaliteiten verbindt: we zetten in op duurzaam vervoer en veilig verkeer.

1.2 Metropoolregio van, voor en door 21 gemeenten

Vanuit de eigen taken en bevoegdheden werkt de MRDH met al zijn partners aan de gezamenlijke uitdagingen. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid is de MRDH vaak leidend 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 21 gemeenten, kennisinstellingen en bedrijven. Daarbij zijn de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en InnovationQuarter (IQ) belangrijke partners. Ook biedt de MRDH een platform voor afstemming op het gebied van werklocaties en andere ruimtelijk-economische vraagstukken.

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. Er is een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur, waarin voornamelijk burgemeesters van de 21 gemeenten zitting hebben. Daarnaast zijn er bestuurscommissies, voor Verkeer & Vervoer en voor Economisch Vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 21 gemeenten zitting hebben. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de adviescommissies voor Verkeer & Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat, alsmede de Rekeningcommissie. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2022. De samenwerkende gemeenten worden ondersteund door de MRDH-organisatie, gevestigd aan de Westersingel te Rotterdam.

De Wet normering topinkomens (WNT) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de (semi)publieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2022: € 216.000 (2021: € 209.000). In overeenstemming met de WNT, ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-algemeen directeur, leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, leden van de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) van de MRDH vermeld in hoofdstuk 4.2.4 WNT-gegevens.

Betrokkenheid gemeenteraden

De gemeenteraden hebben een belangrijke positie binnen de MRDH-samenwerking. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en in de Rekeningcommissie. De gemeenteraden zijn tevens betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH benoemd staan. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden. In 2022 is de zienswijzeprocedure doorlopen voor de Begroting 2023 en is de zienswijze voor de nieuwe Strategische Agenda gestart.

1.3 Samenwerking met partners

Naast het bundelen van de kracht van de 21 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 Rotterdam Den Haag 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.

Op landelijk niveau werkt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samen met de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Eindhoven en de Groene Metropoolregio (Arnhem-Nijmegen). De MRDH neemt verder deel aan het DOVA (de samenwerking van de twaalf provincies en twee vervoerregio's over openbaar vervoer), het Fietsberaad, het Nationaal Dataportaal Wegverkeer, Verstedelijkingsalliantie, de Nationale Databank Openbaar Vervoer en aan activiteiten van het landelijk kenniscentrum CROW/KpVV.

Verder neemt een regionale delegatie deel aan het jaarlijks bestuurlijk overleg van de Zuidelijke Randstad met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Op internationaal niveau werken we onder meer samen met de OESO en participeren we in Europese netwerken, zoals EMTA en projecten.

1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2022 wordt afgesloten met een voordelig gerealiseerd saldo van baten en lasten van € 454.819.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 8 juli respectievelijk 16 december 2022 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de tweede begrotingswijziging besloot het algemeen bestuur om € 1.000.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen en € 493.750 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV).

Op basis van het werkelijk behaalde resultaat is een bedrag van € 1.000.000 toegevoegd aan de Risicoreserve financieringen en is een bedrag van € 118.750 onttrokken aan de Egalisatiereserve EV.

Na de mutaties in de reserves bedraagt het nog te bestemmen resultaat € 454.819. [Dit resultaat heeft betrekking op het programma Economisch Vestigingsklimaat.](#)

Resultaatbestemming

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om:

- een bedrag van € 165.013 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2022 aan te vullen;
- een bedrag van € 289.806 toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen twee jaar een concrete bestemming voorstelt.

Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording

-0-0-0-

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

2.1.1 Wat wilden we bereiken?

Doelstelling begroting 2022	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<i>Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen</i> De inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. De versterking van de agglomeratiekracht blijft de centrale opgave. De metropoolregio moet meer als één stedelijke regio gaan functioneren en de toplocaties en banen moeten beter bereikbaar worden. De opgave van verstedelijking (240.000 extra woningen voor 2040), hangt samen met een schaalsprong in het OV vanaf 2025. Daarom wordt er in 2022 een volgende stap gezet in de uitwerking van de schaalsprong Metropoolregio OV en Verstedelijking naar concrete maatregelen. Een en ander is afhankelijk van besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) najaar 2021 en besluitvorming van het Rijk over het Groeifonds. Versterking van de agglomeratiekracht vraagt om verdere verdichting en een kwaliteitsimpuls in het stedelijk gebied. Er is een mobiliteitstransitie noodzakelijk die meer vraagt dan alleen een kwaliteitssprong in het OV. • Meer ruimte voor de fiets, onder andere door realisatie van de metropolitane fietsroutes. • Meer ruimte voor het lopen, onder andere als voor- en natransport van het openbaar vervoer. • Meer mogelijkheden voor mobiliteitsdiensten als alternatief voor autobezit en -gebruik, bij gebiedsontwikkeling in combinatie met lagere parkeernormen. • Nog meer aandacht voor ketenmobiliteit en knooppunten om de bereikbaarheid van het stedelijke gebied vanuit de meer landelijke gebieden te garanderen. • Bevordering van gedragsverandering, onder andere gekoppeld aan speciale gebeurtenissen zoals hinder door onderhoud.	De MRDH zette zich in om voor alle vormen van mobiliteit een verbetering tot stand te brengen. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met onze partners op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. In het BO MIRT van november 2022 zijn financiële afspraken gemaakt tussen Rijk en Regio voor de start van de MIRT verkenning Oude Lijn en Knooppunten, de MIRT verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en MIRT verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst. De afspraken worden begin 2023 verder uitgewerkt. Bij de versnellingsafspraken woningbouw zijn de gemeenten gewezen op de mogelijkheid om hiervoor dekking te vinden in de vorm van cofinanciering in de vorm van subsidie van MRDH. Voor het verbeteren van het comfort en het vergroten van de veiligheid op het basisnet fietst werden twaalf subsidies verleend. Daarnaast werd de voorbereiding van de actualisatie van het basisnetwerk fiets inhoudelijk afgerond, de opmaat naar vaststelling van het geactualiseerde basisnet fiets in 2023. Sinds eind 2022 is de Parkshuttle Capelle weer operationeel met nieuwe voertuigen. En in 2022 is een start gemaakt met de gebiedsaanpak. Hierbij wordt door Zuid-Holland Bereikbaar in kaart gebracht welke projecten de komende jaren spelen, welke hinder daarbij wordt verwacht, hoe die hinder kan worden beperkt en welke kansen er zijn voor het stimuleren van ander, meer duurzaam reisgedrag.

Doelstelling begroting 2022	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<i>Vervolg Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen</i> Tot aan de coronacrisis was er een sterke groei van het gebruik van het metropolitaan OV te zien, sinds 2013 met gemiddeld 3% per jaar en op sommige plekken zelfs met 10% per jaar. Hierdoor ontstonden er meer en eerder dan verwacht capaciteitsknelpunten. Hoewel door de coronacrisis het gebruik van het OV fors is gedaald, verwachten we op basis van het DNA van onze regio, met een voorziene bevolkingsgroei, een verstedelijkingsopgave, de ambitie om te verduurzamen en de mobiliteitstransitie in te bedden, dat de groei zich na een aantal moeilijker jaren zal herstellen. De effecten van de coronacrisis en de op termijn te verwachten groei nopen tot een herziene strategie voor het metropolitaan OV, met oog voor de kwaliteit van het systeem en de noodzaak voor investeringen, die doorwerkt in maatregelen zowel op de korte, middellange als de lange termijn. Kwaliteit voor de reiziger van vandaag, morgen en overmorgen staat centraal. Ook de koppeling van OV met fiets is daarbij een cruciale opgave. Ketenmobiliteit betekent dat reizigers tijdens een reis makkelijk de fiets, auto en OV kunnen combineren. De gehele metropoolregio kent 56 knooppunten die cruciaal zijn in de reis van elke inwoner. In 2025 is de ambitie om op 90% van de knopen een 7,5 te scoren. In samenspraak met betrokken partijen wordt toegewerkt naar startbesluiten over een eerste tranche knooppunten. Om woongebieden te verbinden met de locaties in de regio waar veel mensen werken en bedrijven gevestigd zijn is de ambitie om 150 km (van totaal 250 km) aan verbeterde, vernieuwde hoogwaardige fietsroutes aan te leggen in de periode tot 2026.	Het Transitieprogramma OV droeg eraan bij dat het OV op de langere termijn efficiënter en van betere kwaliteit zal zijn. Met verschillende maatregelen voerden de vervoerders bezuinigingen in de bedrijfsvoering door. Daarnaast werken zij aan een toekomstvaste arbeidsmarkt. Met de stimuleringsmaatregelen OV werken zij bovendien aan een kwalitatief beter en aantrekkelijker OV, onder meer door het nieuwe betalen met telefoon en bankpas. Niettemin heeft de OV-sector eind 2022 nog vele uitdagingen aan te gaan. Het teruggefallen aantal reizigers, einde 2022 gemiddeld 85% t.o.v. 2019, de fors gestegen kosten bij vervoerders en de krapte op de arbeidsmarkt maakten dat (landelijk) de OV-sector in zwaar weer verkeert. Dit zal in 2023 voortduren en vergt van de MRDH en alle partners een stevige koers. Die koers is reeds uitgezet in de concept-Strategische Agenda (vaststelling medio 2023). Op basis van de subsidieregels voor projecten ketenmobiliteit zijn in 2022 voor vier knooppunten startdocumenten vastgesteld. Voor twee knooppunten is de planuitwerking gestart en op diverse andere knooppunten zijn startdocumenten in voorbereiding. Voor de Metropolitane fietsroutes zijn voor 8 routes de verkenningen (bijna) afgerond en werden er twee samenwerkingsovereenkomsten getekend.

Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Het is essentieel om te investeren in verbetering van de efficiency en het rendement van het openbaar vervoer. Ook hier is kortere reistijd een toverwoord. Tegen lagere kosten een aantrekkelijker product bieden dat meer reizigers trekt en bijdraagt aan agglomeratiekracht. Lagere kosten voor de exploitatie maakt het mogelijk om meer te investeren in kwaliteit en capaciteit. Tegelijk is er meer maatwerk nodig, waar de vraag te gering is voor traditioneel OV.

2022 zal grotendeels in het teken staan van het herstel na de coronacrisis. Op dit moment wordt op alle fronten in het openbaar vervoer gewerkt aan het in stand houden van de dienstverlening aan de reizigers. Daarbij wordt gewerkt aan een zogeheten transitieprogramma, met als doel om het openbaar vervoer sterker uit de crisis te krijgen en klaar te zijn voor de toekomst. De hieronder opgenomen ambities en activiteiten moeten dan ook in dat perspectief worden gezien. Er is nog veel onzekerheid in welke mate het OV zal gaan herstellen. De grootste uitdaging wordt om de reizigers weer terug het openbaar vervoer in te krijgen.

Contractbeheer OV concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid)

Als concessieverlener van het openbaar vervoer sturen we de vervoerder aan (op afstand) op het realiseren van openbaar vervoer op het gewenste en vooraf overeengekomen kwaliteitsniveau. We maken daarbij onderscheid in drie verschillende contracten, allen met een vooraf overeengekomen wijze (en grootte) van financiering, risicoverdeling en 'prestatie-indicatoren' en daarbij behorende normen. De contracten met de vervoerders zijn langlopende contracten, variërend met een looptijd tussen de 10 en 15 jaar en betreffen zowel het bus- als railvervoer en de parkshuttle.

Met het uitvoeren van het concessiebeheer beogen we:

- hoogwaardig en efficiënt openbaar (rail en bus) vervoer in de metropoolregio Rotterdam Den Haag, 365 dagen per jaar;
- een tevreden reiziger met een klantenwaardering van gemiddeld een ruime voldoende;
- beperkte rituitval (< 1%);
- dat onze infrastructuur zo weinig mogelijk verstoringen ondervindt, dit tegen geoptimaliseerde uitgaven voor onderhoud;
- dat het aantal OV-reiziger gemiddeld met 3% per jaar groeit, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft, wat een hogere bezettingsgraad tot gevolg heeft.

Veelbelovende gestarte voorbeelden in 2022 hiervan zijn: een onderzoek naar de haalbaarheid van prioriteren van Openbaar vervoer via intelligente Verkeersregel Installatie (iVRI), een pilot met vraagafhankelijk vervoer Benoordenhout in Den Haag, het begin 2022 verschenen Contourenplan Toekomstvast Tramnet regio Rotterdam met richtlijnen voor een aantrekkelijk én effectief tramnet. En binnen het onderdeel ketenmobiliteit van het transitieprogramma is HTM gestart met een proef met een besloten deelfietsensysteem bij de Dutch Innovation Factory in Zoetermeer.

Verdere toelichting over het transitieprogramma OV en het herstel uit de coronacrisis, zie onder de kop *Vervolg Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen* in dit hoofdstuk.

Meerdere prestatie-indicatoren, onder meer rituitval, hebben bij onze vervoerders in 2022 onder druk gestaan. Alle vervoerders kampten met een krappe arbeidsmarkt en hoger ziekteverzuim als nasleep van de pandemie. Echter de reizigerswaardering is volgens de klantenbarometer 2022 vrijwel gelijk gebleven. De MRDH rapporteert medio 2023 meer specifiek over de prestatie-indicatoren over al haar concessies.

Doelstelling begroting 2022	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Als ijkpunt wordt daarbij het niveau genomen van direct na de beëindiging van de coronamaatregelen. Projecten versnelling OV Openbaar vervoer dat reizigers snel van knooppunt naar knooppunt verplaatst is aantrekkelijk. Dit leidt dan ook tot reizigersgroei, meer opbrengsten en afname in exploitatiekosten. Bovenal is het belangrijk bij te dragen aan de agglomeratiekracht van de regio. We zorgen er samen met de gemeenten dan ook voor dat meerdere tram- en buslijnen in de metropoolregio sneller van A naar B komen door aanpassingen van voorrangssituaties bij kruisingen, aanleg vrij liggende infrastructuur en aanpassing lijnvoering	In 2022 heeft MRDH met gemeenten en vervoerbedrijven gewerkt aan diverse versnellingsprojecten voor het OV. De belangen tussen het OV, ander verkeer en de kwaliteit van de stedelijke inrichting/ buitenruimte liggen vaak anders. Dit maakt vooralsnog dat het gewenste OV effect van een betere doorstroming in de praktijk nog uitblijft, en een intensievere belangenafweging tussen MRDH, gemeenten en vervoeders nodig is.
Betrouwbaar op weg Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio een must. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, waarbij we in 2025 een betrouwbaarheid van reistijd van 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet willen bereiken. Een mobiliteitstransitie is gaande én noodzakelijk, niet op de laatste plaats om de klimaatdoelen te realiseren (CO2-reductie), maar ook om de leefkwaliteit te verbeteren en de stedelijke, suburbane en meer landelijke gebieden aantrekkelijk te maken als centra voor economische vernieuwing. Dat brengt onder andere de vraag met zich mee hoe om te gaan met voorspelde capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet.	In 2023 zal deze een knelpuntenanalyse (doorstroming/betrouwbaarheid) over het jaar 2022 worden gemaakt. Op basis van de resultaten en de uitkomsten van de Adaptieve Ontwikkel Strategie zal bekeken worden hoe kan worden omgegaan met de capaciteitsknelpunten op het metropolitane wegennet.
Versnellen van innovatie in mobiliteit Nieuwe technologie kan toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer maken.	Op allerlei manieren werkten we in 2022 samen met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen om tot innovaties in mobiliteit te komen. Mede door de inzet van de MRDH zijn stappen gezet op het gebied van het inwinnen en digitaliseren van data. De MRDH zette zich daarnaast in voor het bundelen van initiatieven op het gebied van kennisdeling. Verder nam de MRDH deel aan een pilot van een platform met multimodale reisinformatie en een boekingsfunctie (Mobility as a Service (MaaS)) en loopt het programma Innovatieroute waarbij de voor de derde keer georganiseerde vervoerdersdag goed werd bezocht.

Doelstelling begroting 2022	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<i>Minder CO2-uitstoot bij verkeer</i> Het terugbrengen van de CO2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten.	De MRDH biedt de gemeenten een netwerk, kennis en ondersteuning met het Programma duurzame mobiliteit. De gegevens en informatie op het digitale platform zijn geactualiseerd en biedt de nodige kennis en ondersteuning aan de gemeenten. Op basis van de maatregelen voor duurzame mobiliteit die de gemeenten, de MRDH en het Rijk nemen is een effectbepaling gedaan om de verwachte CO₂-reductie in beeld te brengen. Het digitale platform https://www.mrdh.nl/regionaal-maatregelenpakket geeft de laatste stand van zaken: in 2025 is de verwachte CO₂-uitstoot door verkeer 14% lager dan in 2016.
<i>Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties</i> We willen bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon- en werklocaties nabij het OV. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling en werklocaties.	MRDH heeft ondersteuning geboden bij de samenwerking voor werklocatie Dutch Fresh Port (Nieuw Reijerwaard) en Hoekse Lijn Partners (gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid nieuwbouwlocaties).

2.1.2 Wat is er voor gedaan?

Acties

De voortgang van de in de Begroting 2022 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Acties in 2022	Status	Toelichting
Programmamanagement voeren ten behoeve van het verbeteren van de kwaliteit van OV-knooppunten (OV, fiets en ketenmobiliteit);		Voor 2 knooppunten zijn startdocumenten vastgesteld en voor 5 knooppunten is de planuitwerking gestart. Op diverse andere knooppunten zijn startdocumenten in voorbereiding. Daarnaast zijn de stations Laan van NOI en Schiedam Centrum opgenomen in de startbeslissing verkenning Oude Lijn. Voor station Rijswijk is een handelingsperspectief opgesteld conform aanpak Toekomstbeeld OV In samenwerking met gemeente Rotterdam en RET is een preverkenning voor ov-knooppunt Beurs en omgeving opgesteld.
MIRT-verkenning afronden naar een regionale (OV-)bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District/Binckhorst Den Haag (CID-Binckhorst) en besluitvorming over start planuitwerking en bekostiging.		In 2022 zijn de MIRT-verkenningen Bereikbaarheid CID Binckhorst en Oeververbindingen regio Rotterdam afgerond. In november maakten we afspraken in het BO MIRT voor de start planuitwerking op basis van bekostiging rijk en regio.
Verkenning afronden naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief A16, Algeracorridor Krimpen aan den IJssel - Capelle aan den IJssel en besluitvorming over start planuitwerking bekostiging.		Voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam is in het Bestuurlijk Overleg MIRT op 10 november 2022 een voorkeursalternatief vastgesteld. Het betreft: - in Rotterdam een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en met een nieuwe brug over de Nieuwe Maas, en een permanent bediend treinstation Stadionpark;

		- op de Algeracorridor de oplossing van verkeersknelpunten door kruispunten anders in te richten en een betere benutting van de Algerabrug; - op de A16 Van Brienenoordcorridor tussen de knooppunten Terbregseplein en Ridderkerk/Vaanplein een slimmere inrichting en op een aantal plekken een extra rijstrook waardoor het verkeer beter door kan rijden. De komende jaren worden de maatregelen in Rotterdam en op de Algeracorridor verder uitgewerkt. Voor de A16 Van Brienenoordcorridor is momenteel -mede vanwege stikstofproblematiek- nog niet bekend wanneer de planuitwerking start.
Nader uitwerken van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam, in samenhang met de diverse andere onderdelen van het programma MOVV.		Studie loopt nog door tot in 2023.
Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur en knooppunten).		In november 2022 is besloten tot de start van een MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten.
Opstarten programma ten behoeve van het vervangen van de laatste oude trams in Den Haag en omstreken door trams aan te schaffen met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.		Besluit is genomen, aanbesteding door de vervoerder is afgerond en de bestelling van de voertuigen is geplaatst bij de fabrikant.
Opstarten van nadere verkenning naar de Koningscorridor en Leyenburgcorridor in Den Haag, binnen de kaders van het Ontwikkelprogramma OV Next.		Verkenningen zijn gestart.
Verder uitwerken van het Ontwikkelprogramma OV Rotterdam, met daarin onder andere het vergroten van de capaciteit van het metronet in de regio Rotterdam, en ook een plan voor een Toekomstvast tramnet.		Programma loopt conform planning met diverse mijlpalen in 2022 bij studies en projecten. Zie Metronet, HOV Ridderkerk, HOV Maastunnel, versnellen OV, knooppunten Zuidplein, Spijkenisse, Plan toekomstvast tramnet.
Programmamanagement voeren ten behoeve van de realisatie van de metropolitane fietsroutes, namelijk het afronden van verkenningen (inclusief bekostiging) en de opstart van de planstudiefase van de routes in de eerste en tweede tranche metropolitane fietsroutes.		In 2022 is uitvoering gegeven aan programma-management. Verkenningen van routes, vastgesteld in 2019 zijn afgerond. Voor twee routes (Zoetermeer-Rotterdam en Delft-Rotterdam Alexander) zijn samenwerkingsovereenkomsten getekend en is de planuitwerking opgestart. Voor de routes vastgesteld in oktober 2020 zijn verkenningen uitgevoerd. Deze hebben schetsontwerpen met SSK-ramingen opgeleverd. In Q2 2023 moeten deze leiden tot samenwerkingsovereenkomsten.

Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.		Ter uitvoering van het Programma Zuid-Holland Bereikbaar is de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar gefinancierd met een exploitatiebudget en een werkbudget. Op basis van een meerjarig werkplan wordt jaarlijks een jaarplan vastgesteld en uitgevoerd. In 2022 is een start gemaakt met de gebiedsaanpak. Hierbij wordt door Zuid-Holland Bereikbaar, samen met de moederorganisaties en partners in een gebied, in kaart gebracht welke projecten de komende jaren spelen, welke hinder daarbij wordt verwacht, hoe die hinder kan worden beperkt en welke kansen er zijn voor het stimuleren van ander, meer duurzaam reisgedrag. Hierbij vormt de in 2022 opgestelde Meerjarenplanning en -analyse (MJPA) een belangrijk instrument.
--	--	---

Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Acties	Status	Toelichting
Uitvoeren van het concessiemanagement met daarbij bijzondere aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis en de uitrol van de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het in 2021 vast te stellen Transitieprogramma OV 2021 en verder.		Op 12 oktober 2022 zijn de Transitieprogramma maatregelen voor 2023 en 2024 vastgesteld. Deze worden conform uitgevoerd. Net als in 2021 en 2022 zal ook in 2023 een halfjaarlijkse herijking van het Transitieprogramma plaatsvinden.
Studie uitvoeren naar het variëren in techniekvormen binnen het OV, zoals een mogelijke introductie van Bus Rapid Transit (BRT) systemen in de metropoolregio (bijvoorbeeld op het tracé Rotterdam-Maastunnel, Zoetermeer-Rotterdam al dan niet vooruitlopend op een nieuwe invulling).		De studie wordt niet generiek MRDH-breed uitgevoerd, BRT-concepten worden wel onderzocht in de studies per verbinding o.a. LeiZo, HOV-Maastunnel en Westland.
Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van de Innovatieroute, gericht op innovaties op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.		In 2022 was de samenwerking in de vorm van de Innovatieroute onverminderd actief. De derde Vervoerdersdag werd goed bezocht. Conform planning, inclusief de bijzonderheid dat de 'innovatietram' van HTM/RET een innovatieprijs gewonnen heeft dit jaar.

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Acties	Status	Toelichting
Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voortkomend uit de gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten en Westland. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV-netwerk.		<u>Westland</u> In de gebiedsuitwerking zijn 3 Metropolitane fietsroutes opgenomen. De verkenning en realisatie van deze Metropolitane fietsroutes (MFR) loopt via het programma MFR. De bredere gebiedsuitwerking en de OV-studie op de langere termijn lopen nog door. In de gebiedsuitwerking Westland is nog geen vervolg gegeven aan de uitvoering van de maatregelen uit de gebiedsuitwerking Westland. In 2023 wordt de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 herijkt. <u>Voorne-Putten en Haven Rotterdam</u> In het BO-MIRT 2022 is er overeenstemming bereikt tussen alle partijen (Rijk-regio) over een robuust maatregelenpakket Voorne Putten en Haven Rotterdam bestaande uit 14 (OV, fiets en auto) maatregelen ten bedrage van € 115 mln. voor de (middel)lange termijn. Er is een verdeling van kostenverantwoordelijkheden tussen de partijen afgesproken. De regiopartijen hebben hun budgetten (grotendeels) gereserveerd. Het Rijk heeft op dit moment geen middelen en personele capaciteit voor stikstofonderzoek beschikbaar om een MIRT-verkenning N57 te starten. Het maatregelenpakket zal gefaseerd worden gerealiseerd en er zal voortgangsmonitoring plaatsvinden waarin uitvoering van de gemaakte afspraken wordt gevolgd.
De afronding van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn (adaptieve ontwikkelstrategie) in het kader van het gebiedsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) en starten van eventuele vervolgacties.		De afronding van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op de lange termijn is gestart maar als gevolg van de complexiteit vertraagd. Deze ontwikkelstrategie beoogt inzichtelijk te maken welke koers Rijk en regio kiezen in het toekomstig netwerk Wegen en Fiets. In het najaar van 2022 is een gezamenlijk vertrekpunt opgesteld en besproken binnen MoVe. Begin 2023 wordt er verder gewerkt aan een maatregelenpakket bestaande uit voorstellen voor infrastructurele maatregelen en een handelingsperspectief (op gebied van bijvoorbeeld

		parkeren en nabijheid van voorzieningen) dat leidt tot een effect op het gebruik van het wegen en fietsnetwerk.
We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.		Op basis van een jaarlijkse cyclus, met terugkoppeling over de voortgang per kwartaal, voert het KpVV in opdracht van IPO, VNG, VRA en MRDH een onderzoeksprogramma uit. Het KpVV-jaarprogramma 2023 is vastgesteld in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit. In Zuid-Holland Bereikbaar zijn thematafels mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en regioregie georganiseerd. ROV Zuid-Holland is de netwerkorganisatie voor verkeersveiligheid. In de landelijke krachtenbundeling smart mobility wordt kennis gedeeld over smart mobility
Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.		Ter uitvoering van het Programma Zuid-Holland Bereikbaar is de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar gefinancierd met een exploitatiebudget en een werkbudget. Op basis van een meerjarig werkplan wordt jaarlijks een jaarplan vastgesteld en uitgevoerd. In 2022 is een start gemaakt met de gebiedsaanpak. Hierbij wordt door Zuid-Holland Bereikbaar, samen met de moederorganisaties en partners in een gebied, in kaart gebracht welke projecten de komende jaren spelen, welke hinder daarbij wordt verwacht, hoe die hinder kan worden beperkt en welke kansen er zijn voor het stimuleren van ander, meer duurzaam reisgedrag. Hierbij vormt de in 2022 opgestelde Meerjarenplanning en -analyse (MJPA) een belangrijk instrument.

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Acties	Status	Toelichting
Data inwinning op orde krijgen en houden (digitaliseringsopgave).		De inwinning is niet voor alle data-onderdelen op orde. Er is landelijk nog geen overeenstemming over de scope van de data items. In 2023 wordt gestart met het betrekken van de gemeenten beginnen bij het AOVA. Trekker van regionale digitaliseringsopgave wordt geworven. Overdracht naar Zuid-Holland Bereikbaar wordt voorbereid.
Inzet van slimme duurzame en veilige verkeersoplossingen voor auto, fiets, OV en vracht gericht op duurzaam reisgedrag. Actieve kennisdeling en financieel en organisatorisch ondersteunen innovatietrajecten mobiliteit, zoals automatisch rijden en varen (Future Mobility Park, voorheen Researchlab Automated Driving Delft (RADD) en Researchlab Autonomous Shipping (RAS)), innovatieprogramma's bij OV-bedrijven, deelmobiliteit etc. Herijking en monitoring van projecten en bijbehorende top-eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.		CTC / vrachtprioriteit is over naar de beheersfase. De uitrol van toepassingen toont dat implementatie veel werk van de wegbeheerders vergt. Talking Traffic is afgerond waar het de ombouw naar iVRI's betreft. Het werkelijk inregelen van de iVRI voor verschillende doelgroepen moet nog gebeuren. Gestart is met de verkenning voor OV-prioriteit. Er is een tactisch team opgezet om de knelpunten te adresseren. Het Rijk werkt aan de invoering van de ketenbeheerorganisatie.
Het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) evalueren met advies over vervolgaanpak.		Het programma AVLM is geëvalueerd. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit is besloten kennisontwikkeling te continueren, lopende projecten af te ronden en geen nieuwe pilots te starten.
Evaluatie "Mobility as a Service" (MaaS) Rotterdam The Hague Airport (RTHA).		In mei 2022 is de MaaS pilot RTHA officieel geëindigd. Met de 9292OV Moves app is er een werkzame app waarin het plannen, boeken en betalen van meerdere mobiliteitsdiensten mogelijk is. 9292OV en PON zullen deze app verder uitwerken en het aanbod van mobiliteitsdiensten verder uitbreiden.

Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

Acties	Status	Toelichting
Programmamanagement voeren op het regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid.		Samen met de gemeenten geven we uitvoering aan het uitrollen van het RUA 2025. Gemeenten maken daarbij gebruik van de (MRDH) subsidiemogelijkheden en de investeringsimpuls vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.		De gemeenten kunnen gebruikmaken van een dashboard met risico indicatoren die gekoppeld zijn aan de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025. Het ondersteunt de gemeente bij de ontwikkeling en de uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid.
Coördinatie van de uitvoering van het meerjarenprogramma “Maak van de nul een punt” en voortzetten van verkeerseducatie in de metropoolregio.		Er zijn opdrachten voor de komende drie jaar verstrekt voor accounthouders SCHOOL op SEEF en Totally Traffic en voor de projectleider gedragsbeïnvloeding.
Samen met provincie Zuid-Holland en het ROV Zuid-Holland het meerjarenprogramma Verkeersveiligheid uitvoeren.		Op basis van een jaarwerkplan worden gedragsbeïnvloedingsprojecten uitgevoerd en wordt kennis rondom dit thema ontwikkeld en verspreidt.
Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.		Als uitwerking van een onderzoek naar de governance en werkwijze van verkeershandhaving in de regio, zijn twee pilots opgestart voor het optimaliseren van de Verkeershandhaving.

Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

Acties	Status	Toelichting
Programmamanagement voeren ten behoeve van het door ontwikkelen en uitvoeren van het Regionaal programma duurzame mobiliteit.		De MRDH biedt de gemeenten een netwerk, kennis en ondersteuning met het Programma duurzame mobiliteit. De MRDH organiseert afstemming, overleg en kennisuitwisseling tussen de gemeenten via het ambtelijk overleg duurzame mobiliteit, inhoudelijke werkgroepen en vergaderingen van het bestuurlijk kernteam. In 2022 is de denktank duurzame mobiliteit voortgezet om bestuurders en ambtenaren te blijven inspireren hoe duurzame mobiliteit concreet te maken. Onder meer met een Position paper en een driedelige podcast.
Monitoring van de voortgang van het programma met oog op eventuele bijstelling.		De MRDH heeft de effecten op het gebied van de reductie CO2, stikstof en fijnstof geactualiseerd. De resultaten zijn zichtbaar op: https://www.mrdh.nl/regionaal-maatregelenpakket
We faciliteren de transitie naar zero emissie busvervoer, zodat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn.		Een tweede tranche van 42 elektrische bussen bij de RET is in de zomer van 2022 in de dienstregeling opgenomen. Vanwege langdurige onzekerheid over de beschikbaarheid van aanvullende stallingsruimte voor elektrische bussen en bijbehorende laadinfrastructuur is de start van de aanbesteding voor elektrificering van de busvloot van HTM vertraagd met 8 maanden. Hierdoor zullen de elektrische bussen nu gemiddeld instromen eind 2024. Voor 2030 zijn alle bussen in de concessies MRDH volgens de planning 100% emissievrij.
Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit.		De MRDH biedt de gemeenten een netwerk, kennis en ondersteuning met het Programma duurzame mobiliteit. De gegevens en informatie op het digitale platform https://mrdh.nl/duurzaamemobiliteit zijn geactualiseerd en biedt de nodige kennis en ondersteuning aan de gemeenten. Het programma bevat een regionaal pakket met maatregelen die de gemeenten en de MRDH nemen voor duurzame mobiliteit en de reductie van de CO2-uitstoot bij verkeer.

Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

Acties	Status	Toelichting
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie. We zoeken hier samen met partners naar mogelijkheden voor het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.		De inzet van de MRDH is gericht op o.a. Verstedelijkingsalliantie en de Hoekse Lijn-samenwerking. Hierbij ligt onze focus op de ontwikkeling en bereikbaarheid van de stationsknopen. De MRDH heeft daarnaast diverse gemeenten ondersteund bij hun aanvragen voor Rijksgelden WBI en Versnelling infrastructuur.
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde locaties. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel		De meerwaarde van de MRDH wordt vaker duidelijk bij opgaven zoals campusontwikkeling rond De Stationstuinen (Barendrecht), Ontwikkeling centrum Spijkenisse, de Poort naar de Hollandse Duinen (Wassenaar) en de bekostiging van groen-blauwe opgaven (onderzoek in samenwerking met Midden-Delfland).
Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.		Vanuit deelmobiliteit zijn verschillende kennissessie over dit onderwerp georganiseerd. MRDH heeft gemeenten in de gelegenheid gesteld aan een training over gemeentelijk beleid deelmobiliteit. Bij de versnellingsafspraken woningbouw is de gemeenten gewezen op de mogelijkheid om hiervoor dekking te vinden in een subsidie van MRDH vanuit IPVA.

 Project loopt volgens begroting

 Project loopt niet volgens begroting

2.1.3 Wat heeft het gekost?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2022	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022	Primaire begroting 2022	Realisatie 2021
Lasten:					
<i>Beleid en programmering</i>					
Verkeer	6.594.065	-1.530.905	8.124.970	4.850.000	3.642.538
Openbaar vervoer	4.579.246	-584.190	5.163.436	4.850.000	1.866.958
Subsidie CROW-KpVV	0	0	0	900.000	877.209
Subtotaal Beleid en programmering	11.173.311	-2.115.095	13.288.406	10.600.000	6.386.706
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>					
Concessies	474.042.492	-41.776.031	515.818.523	196.011.567	511.883.388
Beheer en onderhoud infra	6.120.998	147.755	5.973.243	203.800.760	6.106.753
Subtotaal Exploitatie OV	480.163.490	-41.628.276	521.791.766	399.812.327	517.990.140
<i>Apparaatslasten</i>					
Directe kosten personeel	2.424.283	-651.390	3.075.673	3.036.902	2.171.885
Subtotaal Apparaatslasten	2.424.283	-651.390	3.075.673	3.036.902	2.171.885
<i>Financiering</i>					
Rente	10.776.139	399.581	10.376.558	10.376.558	11.578.939
Subtotaal Financiering	10.776.139	399.581	10.376.558	10.376.558	11.578.939
<i>Vennootschapsbelasting</i>					
Heffing vennootschapsbelasting	2.402	2.402	0	0	0
Subtotaal vennootschapsbelasting	2.402	2.402	0	0	0
Totaal lasten	504.539.625	-43.992.778	548.532.403	423.825.787	538.127.670
Baten:					
Onttrekking fonds BDU	397.729.782	-46.507.123	444.236.905	400.257.289	387.046.505
Risico-opslag	7.200.431	-55.712	7.256.143	7.256.143	7.557.595
Rente	10.777.639	401.081	10.376.558	10.376.558	11.582.774
Overige inkomsten	89.831.772	2.168.975	87.662.797	5.935.797	133.067.519
Totaal baten	505.539.625	-43.992.778	549.532.403	423.825.787	539.254.393
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	1.000.000	0	1.000.000	0	1.126.723
Toevoeging risicoreserve financiering	1.000.000	0	1.000.000	0	1.126.723
Gerealiseerd resultaat	0	0	0	0	0

Lasten

Lasten Beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 1,5 miljoen voordelig)

Het verschil tussen begroting en realisatie van € 1,5 miljoen bestaat voor € 0,7 miljoen uit positieve saldi op de afrekeningen van eerdere jaren:

- positief saldo op de afrekening van de bijdrage van de MRDH aan het Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland voor de jaren 2021 (€ 0,2 miljoen).
- positief saldo op de afrekening van de bijdrage van de MRDH aan het samenwerkingsverband Bereik! Dat per 1 januari 2022 is opgehouden met bestaan (€ 0,2 miljoen).
- positief saldo op de afrekening van de bijdrage van de MRDH (€ 0,3 miljoen).

Daarnaast schuiven er lopende opdrachten door die in 2023 worden afgerond (€ 0,3 miljoen) en opdrachten die lager zijn afgesloten dan begroot in 2022 (€ 0,2 miljoen). Het resterende verschil is toe te schrijven aan het niet volledig invullen van het beschikbare budget met opdrachten (€ 0,3 miljoen).

Lasten beleid en programmering Openbaar vervoer (verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 0,6 miljoen voordelig)

Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 0,6 miljoen komt doordat minder is besteed aan beleid en programmering, omdat nog niet alle opdrachten volledig zijn uitgevoerd en deels doorschuiven naar 2023.

Lasten sub totaal exploitatie concessies (verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 41,7 miljoen voordelig)

De MRDH is concessieverlener voor negen concessies. In de onderstaande tabel zijn deze aangegeven met daarbij de subsidiebijdrage van de MRDH. De MRDH heeft voor alle concessies de volledige gereserveerde subsidie over 2022 beschikt aan de concessiehouders. Ondanks het feit dat niet de volledige dienstregeling gedurende het hele jaar is gereden.

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

Omschrijving concessies	Realisatie 2022	Begroting 2022	Vershil
OV Railconcessie Rotterdam	210.928.976	230.002.735	-19.073.759
OV Railconcessie Haaglanden	133.511.364	151.838.691	-18.327.327
OV Busconcessie Rotterdam eo	42.669.637	44.098.176	-1.428.539
OV Busconcessie Haaglanden stad	34.168.963	29.155.201	5.013.762
OV Busconcessie Haaglanden streek	28.361.907	26.822.337	1.539.570
OV Busconcessie Voorne Putten en Rozenburg	12.683.279	12.600.069	83.210
OV concessie OV over water Heijplaat	2.111.782	2.111.782	-
Concessie Fast Ferry			-
Parkshuttle	665.249	681.899	-16.650
Subtotaal concessies	465.101.157	497.310.890	-32.209.733
<i>Overige kosten:</i>			
Regiotaxi en maatwerkvervoer	2.693.049	3.954.017	-1.260.968
Overige kosten	6.248.287	14.553.616	-8.305.329
Totaal Exploitatie	474.042.492	515.818.523	-41.776.031

Algemeen

Bij de concessieafspraken is afgesproken dat vrijval in enig jaar bij de Rail concessies (onderdeel Assets) beschikbaar blijft voor de desbetreffende concessie. Dit geldt ook voor vrijval uit aanvullende verleningen voor het behalen van een nulresultaat, omdat deze verleningen zijn gebaseerd op bezuinigingen die de vervoerders zelf hebben gerealiseerd. Daarnaast hebben de vervoerders de vrijheid om binnen de assetssubsidies, met uitzondering van de kapitaallasten van de voertuigen, te schuiven binnen het toegestane totaalbudget.

OV Railconcessie Rotterdam

Het verschil van € 19 miljoen aan lagere kosten kan wordt verklaard door:

- Binnen de exploitatie vallen de verwachte lasten voor sociale veiligheid 2022 € 2,8 miljoen lager uit ten opzichte van de verlening op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder. Bij de assets vallen de verwachte lasten € 4,2 miljoen lager uit ten opzichte van de verlening. Dit komt vooral door lagere kapitaallasten materiaal en lagere lasten voor vervangingsonderhoud infra. De vrijval die bij de definitieve vaststelling van de concessie ontstaat blijft beschikbaar voor de desbetreffende concessie.
- De vaststelling van subsidie van 2021 was 4,6 miljoen lager dan verleend. Dit budget valt niet vrij maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor deze concessie.
- Daarnaast was op basis van bezuinigingen bij de vervoerder in eerdere jaren € 7,4 miljoen begroot, waarvoor de vervoerder een aanvullende aanvraag kan indienen voor het behalen van de een nulresultaat voor desbetreffende concessie. De RET heeft in Q4 van 2022

aangeven geen aanvullende aanvraag voor 2022 aan te vragen. De reservering zal in latere jaren voor de vervoerder beschikbaar blijven om een aanvraag in te dienen.

OV Railconcessie Haaglanden

Het verschil van € 18,3 miljoen aan lagere kosten kan wordt verklaard door:

- Binnen de exploitatie vallen de verwachte lasten voor sociale veiligheid 2022 vallen € 4,3 miljoen lager uit ten opzicht van de verlening op basis van de voortgangsrapportage van de vervoerder. Bij de assets vallen de verwachte lasten € 2,1 miljoen lager uit ten opzichte van de verlening. Dit komt vooral door lagere verwachte lasten voor dagelijks beheer en onderhoud infra. De vrijval die bij de definitieve vaststelling van concessie ontstaat blijft beschikbaar voor de desbetreffende concessie.
- Voor de kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT kosten) in de aanloopfase van de aanschaf van de nieuwe trams was in 2022 € 2 miljoen gereserveerd, omdat er nog geen subsidie is verleend voor de kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht, schuift het door naar 2023.
- Binnen assets was ook nog € 4,3 miljoen gereserveerd voor de invulling de taakstelling van de HTM. De taakstelling is gehaald zonder dat daar de reservering voor moest worden ingezet. Dit budget valt niet vrij maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor deze concessie.
- De vaststelling van de aanvullende en de reguliere subsidie van 2021 heeft een vrijval van respectievelijk € 4,4 miljoen en € 1,2 miljoen opgeleverd. De reguliere subsidie valt lager uit onder andere door lager kosten voor sociale veiligheid. De aanvullende subsidie is lager vastgesteld, omdat voor het behalen van het nulresultaat de verleende subsidie maar deels nodig was. Dit budget valt niet vrij maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor deze concessie.

OV Busconcessie Rotterdam eo

In 2022 was € 1,5 miljoen begroot voor een aanvullende aanvraag voor het behalen van een nulresultaat voor desbetreffende concessie. De RET heeft in Q4 van 2022 aangeven geen aanvullende aanvraag voor 2022 aan te vragen. De reservering in latere jaren zal voor deze concessie beschikbaar blijven om een aanvraag in te dienen. De vaststelling voor 2021 is € 0,1 miljoen hoger uitgevallen dan begroot.

OV Busconcessie Haaglanden stad

De hogere lasten komen door de aanvullende aanvraag voor 2022 van € 5,7 miljoen voor het behalen van een nulresultaat voor desbetreffende concessie. Daarnaast worden € 0,7 miljoen lagere lasten veroorzaakt doordat afrekeningen over voorgaande jaren lager uitvallen dan ingeschat bij de tweede bestuursrapportage.

OV Busconcessie Haaglanden Streek

De verwachte lasten voor de subsidie 2022 vallen 1,1 miljoen hoger uit dan begroot. De vaststelling voor 2021 is € 0,4 miljoen hoger uitgevallen dan begroot.

OV Busconcessie Voorne Putten en Rozenburg

Het negatieve verschil van € 0,1 miljoen wordt veroorzaakt door meer- en minderwerk posten.

Regiotaxi en maatwerkvervoer

Voor maatwerkvervoer was een bedrag van € 1,6 miljoen begroot. Er is voor een bedrag van nog geen € 0,4 miljoen aan subsidies verleend. De gemeenten zijn hard aan het werk om het maatwerkvervoer in te regelen maar dit is niet allemaal in 2022 gerealiseerd. De resterende gelden blijven gereserveerd in de meerjarenbegroting voor het maatwerkvervoer. Daarnaast zijn de kosten voor de regiotaxi € 0,1 miljoen lager uitgevallen.

Overige kosten

Onder de overige kosten is de post onvoorzien begroot. Deze post is voor € 6,9 miljoen niet aangewend. Daarnaast is er een bedrag begroot voor tarieven en chipkaartkosten. Van dit bedrag is € 0,3 miljoen niet aangewend in 2022, omdat doorgeschoven vrijval van 2021 niet nodig bleek te zijn. De huur van de Telexstraat die de gemeente Den Haag aan de MRDH in rekening brengt is € 0,1 miljoen lager uitgevallen dan begroot. De lasten van de stimuleringsmaatregelen uit het transitieprogramma zijn € 1,1 miljoen lager dan begroot, de lasten schuiven door naar 2023. In de 2022 zijn onder andere verleningen verstrekt voor invoering van nieuwe betaalwijzen en transformatie arbeidsmarkt vervoersbedrijven, waardoor steeds scherper wordt hoe de verdelingen van de lasten van het transitieprogramma over de jaren zijn verdeeld.

Lasten sub totaal exploitatie Beheer en Onderhoud Infra (verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 0,1 miljoen nadelig)

Dit wordt veroorzaakt doordat het Abri contract tot hogere kosten heeft geleid en het niet aanwenden van de begroting voor areaaluitbreidingen.

Apparaatslasten

Aan directe salariskosten is € 0,7 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. Invulling vacatures duurt langer dan verwacht door de krappe arbeidsmarkt.

Financiering

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

Baten

Marktconformiteitsopslag/Risico opslag

De marktconformiteitsopslag ad € 7,2 miljoen betreft een opslag van een aantal basispunten op het rentepercentage van de leningen die de Metropoolregio Rotterdam Den Haag verstrekt heeft aan regionale OV-bedrijven. Voor het jaar 2022 is de ontvangen marktconformiteitsopslag voor een bedrag van € 1 miljoen toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Hiermee is de ondergrens van € 28 miljoen voor het jaar 2021 bereikt. De overige € 6,2 miljoen is ingezet als baat binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Rente

Deze post heeft betrekking op de ontvangen rente op de leningen die verstrekt zijn aan regionale OV-bedrijven voor bussen, railvoertuigen en –infrastructuur.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 2,2 miljoen voordelig)

Onder deze post is de Beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk opgenomen van € 81,7 miljoen. Het verschil wordt verklaard door hogere opbrengsten van het abricontract voor € 1,4 miljoen. Het resterende voordeel bestaat hoofdzakelijk uit rente op de rekening-courant. Deze rente hierop is een hele tijd 0% geweest. De verwachting was dat dit wel even zo zou blijven. Echter is daar gedurende 2022 verandering in gekomen. Tevens zijn er afrekeningen geweest inzake het dossier VPB (2016 t/m 2021 € 2.400).

Resultaatbestemming

Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 1.000.000. Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen marktconformiteitsopslag wegens de aan de HTM, RET en EBS verstrekte geldleningen (zie ook de paragraaf financiering en treasury). Conform bijgestelde begroting wordt er € 1.000.000 toegevoegd aan de risicoreserve financieringen.

-0-0-0-

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

2.2.1 Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2022	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen De inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. De MRDH investeert daarvoor in het verhogen van de snelheid en de frequentie van het openbaar vervoer, het uitbreiden van de vervoerscapaciteit, de kwaliteitsverbetering van knooppunten en het realiseren van hoogwaardige fietsinfrastructuur. 2022 zal grotendeels in het teken staan van het herstel na de coronacrisis. De hieronder opgenomen ambities en activiteiten moeten dan ook in dat perspectief worden gezien. Er is nog veel onzekerheid over de financiële consequenties van de coronacrisis voor de ambities van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De verwachting is dat deze consequenties de komende maanden duidelijker zullen worden en dat daarmee ook kan worden gesproken of, en zo ja in welke mate, dit effect gaat hebben op de voorgenomen investeringen van de MRDH. Vooralsnog gaan we ervan uit dat de investeringen zoals die voorgenomen zijn ook daadwerkelijk worden gedaan.	In 2022 zijn 23 subsidies verleend in het kader van fiets- en ketenmobiliteit voor een bedrag van € 5,4 miljoen. In de subsidiecategorie OV (klein project) zijn twee subsidies verstrekt voor een bedrag van € 0,7 miljoen.
Betrouwbaar op weg Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk realiseren.	In 2022 is één subsidies verleend voor de ombouw van 12 verkeersregelinstallaties naar intelligente Verkeersregel Installaties (iVRI's) voor een bedrag van € 0,15 miljoen.
Versnellen van innovatie in mobiliteit Nieuwe technologie kan toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer maken.	In 2022 zijn vier subsidies verleend in het kader van Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) voor een bedrag van € 0,7 miljoen.
Vergroten verkeersveiligheid De 21 gemeenten van de Metropoolregio streven naar nul verkeersslachtoffers.	In 2022 zijn 33 subsidies verleend voor verkeersveiligheid (infrastructuurprojecten) voor een bedrag van € 6,5 miljoen, waarvan zeven blackspots. Daarnaast zijn er 30 subsidies verleend voor circa € 1,3 miljoen aan gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid.

2.2.2 Wat is er voor gedaan?

Acties

De voortgang van de in de begroting 2022 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2022	Status	Toelichting
Realisatie van tramlijn 19B naar de TU Delft.		Overeenkomst over de realisatie gesloten. Tracé in realisatie genomen. Sloop verwacht voorjaar 2023. Realisatie eind 2023 en start exploitatie begin 2024
Realisatie van de maatregelen om tramlijn 1 geschikt te maken voor bredere voertuigen in Den Haag, Rijswijk en Delft.		In realisatie conform planning.
Realisatie van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand, de Metro aan Zee.		Fysieke realisatie inmiddels gereed. Traject indienststellingsvergunning niet in 2022 gestart. Met betrokkenen is een duidelijke procesplanning afgesproken zodat er voldoende tijd is om de complete aangevraagde vergunning goed te beoordelen en de vergunning af te geven voor start indienststelling. Verwachting is 1e helft 2023 in exploitatie.
Realisatie van inframaatregelen voor de nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding door de Maastunnel.		In 2022 is het ontwerp voor de HOV Maastunnel gemaakt zodat er in 2023 kan worden aangevangen met de werkzaamheden met verwacht oplevermoment 2024.
Realisatie van de reconstructie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		De reconstructie van het nieuwe busstation is in 2022 afgerond en in gebruik genomen. In 2023 wordt een overdekte wachtruimte en een fietsenstalling toegevoegd. De gemeente Rotterdam bereidt in samenwerking met RET de werkzaamheden voor (de verbetering van) het metrostation voor en dient in 2023 de subsidieaanvraag in, met verwachte realisatie in 2024. Start realisatiefase van het metrodeel in de OV knoop met bijhorende MRDH subsidiebijdrage is doorgeschoven naar 2023, a.g.v. afstemming met andere onderdelen in de bredere gebiedsontwikkeling.

Realisatie haltevoorzieningen, fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstromingsmaatregelen R-net lijnen 403, 404, 456, 455, 170 en 173.		Realisatie loopt, moment gereedkoming verschilt per lijn.
Realisatie kwaliteitsverbetering minimaal vijf OV-knooppunten, onder meer Spijkenisse centrum.		Het tempo van realisatie wordt vertraagd door schaarste aan capaciteit en middelen bij gemeenten en stations beheerders. Drie projecten zijn in de realisatiefase (Rodenrijs opgeleverd, Noorderhelling opgeleverd en Zuidplein in uitvoering). Over zesendertig knooppunten zijn gesprekken gevoerd of wordt gewerkt aan startnotities richting aanpak realisatie. Voor Spijkenisse centrum zijn in 2022 de subsidies voor de Bus- en Metrodelen van het knooppunt en realisatie start per 2023.
Realisatie fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus.		De fiets- en voetgangerstunnel is reeds in 2021 gerealiseerd.
Realisatie van verbeteringen van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets.		Er zijn 12 subsidies verleend voor verbetering van comfort en veiligheid op het basisnet fiets. De voorbereiding van de actualisatie van het basisnetwerk fiets is in 2022 inhoudelijk afgerond. Onderdeel van deze actualisatie is het definiëren van bereikbaarheids-, weg-, kwaliteits-, en verkeersveiligheidseisen. Vaststelling van het geactualiseerde basisnetwerk fiets is in 2023.
Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolaan Fietsroutenetwerk van acht routes: Westland-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker, Zoetermeer-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander, Westland-Den Haag 2x, Westland-Delft en Dordrecht-Rotterdam;		De verkenningen van 8 routes zijn (bijna) afgerond. Er zijn twee samenwerkingsovereenkomsten getekend (Delft-Rotterdam Alexander en Zoetermeer-Rotterdam). De daadwerkelijke realisatie van de 8 routes uiterlijk maart 2026 staat met name onder druk door stijgende kosten (inflatie) voor aanleg en als gevolg van de complexe schakels op de route die verdere uitwerking vragen.
Uitwerking en waar mogelijk realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam		In beide steden lopen de projecten in de uitwerkingsfase. Echter wordt tegelijk door vervoerders en MRDH een risico gezien waar het gaat om de inpassing in de buitenruimte. Dit leidt soms tot nadelige effecten op de snelheid van het OV. In overleg met betrokken gemeenten wordt dit nader besproken. In het Rotterdamse project is de beperkte ambtelijke capaciteit bovendien een factor die leidt tot vertraging.
Uitwerking en waar mogelijk realisatie van korte termijnmaatregelen OV-verbinding Zoetermeer-Leiden.		BO-MIRT besluit in november genomen om de regionale verkenning te starten. MRDH is samenwerkingspartner. Regie ligt bij de provincie.

Uitwerking van maatregelen voor de HOV-verbinding Ridderkerk-Rotterdam.		Conform planning, project zit in de uitwerkingsfase.
Uitwerking van technisch mogelijk maken van een frequentieverhoging op het samenloopdeel RandstadRail, daaraan gerelateerd het gekoppeld rijden van HTM-voertuigen op de Leyenburgcorridor.		Project is volledig bekostigd in het BO-mirt van november. Project zit in de uitwerkingsfase. Aanvullend op de belangrijkste lijn 4, worden verschillende scenario's voor gekoppeld rijden onderzocht op de lijnen 2, 3.
Uitwerking van de bestelling van 50 nieuwe trams in Den Haag en omstreken, alsmede de uitwerking van het aanpassen van de traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16 en het voorbereiden van een nieuwe remise op de GAVI-locatie in Den Haag.		Bestelling 56 voertuigen gedaan. Infrastructuurprojecten voor toegankelijkheid en de ruimere tram lopen volgens plan. Ombouw remise Scheveningen loopt ook conform plan. Alleen de bouw van de nieuw geplande remise op het GAVI-terrein is vertraagd vanwege ruimtelijk/planologische discussies. Hierdoor niet tijdig voldoende geschikte stallingsplaatsen gereed. Na vaststelling nieuwe planning GAVI, kijken naar tijdelijke maatregelen.
Uitwerking van de bestelling van extra RET-metrovoertuigen op het hele metronet, alsmede de uitwerking van ondersteunende inframesmaatregelen metronet zoals aanpassing spoorbeveiliging, extra stallingscapaciteit, stroomvoorziening, saneren overweg en geluidsmaatregelen.		Gehele project is bekostigd in het BO-MIRT van november. Project conform planning in de huidige uitwerkingsfase. Voor het projectonderdeel knooppunt Beurs is een preverkenning afgerond die in 2023 een vervolg krijgt.
Uitwerking van maatregelen in regio Rotterdam als gevolg van het Plan Toekomstvast Tramnet 2021.		De uitwerking van het Contourenplan Toekomstvast Tramnet is conform planning gereed begin 2023, en krijgt daarna een vervolg in diverse studies en projecten.

 *Project loopt volgens begroting*

 *Project loopt niet volgens begroting*

2.2.3 Wat heeft het gekost?

Programma 2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2022	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022	Primaire begroting 2022	Realisatie 2021
Lasten:					
<i>Projectkosten Verkeer</i>					
Verkeersmanagement en wegenstructuur	16.993.722	-4.944.590	21.938.312	52.637.460	21.348.211
Fiets- en ketenmobiliteit	8.195.257	-11.666.868	19.862.125	23.456.922	6.686.434
Verkeersveiligheid	6.033.030	-13.457.168	19.490.198	14.890.958	4.382.241
Subtotaal Verkeer	31.222.008	-30.068.627	61.290.635	90.985.340	32.416.885
<i>Projectkosten OV</i>					
Netwerk Openbaar Vervoer	23.190.433	-27.625.234	50.815.667	57.477.897	32.762.575
Subtotaal OV	23.190.433	-27.625.234	50.815.667	57.477.897	32.762.575
<i>Apparaatslasten</i>					
Directe kosten personeel	1.343.622	4.011	1.339.611	1.339.611	1.878.611
Subtotaal Apparaatslasten	1.343.622	4.011	1.339.611	1.339.611	1.878.611
Totaal lasten	55.756.063	-57.689.850	113.445.913	149.802.848	67.058.072
Baten:					
Onttrekking fonds BDU	53.853.886	-56.454.666	110.308.552	149.802.848	66.137.487
Overige inkomsten	1.902.178	-1.235.183	3.137.361	0	920.585
Totaal baten	55.756.063	-57.689.850	113.445.913	149.802.848	67.058.072
Gerealiseerd resultaat	0	0	0	0	0

Lasten

Projectkosten verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur (*verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 4,9 miljoen voordelig*)

In 2022 zijn 21 subsidiebeschikkingen vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen zijn van voor 2022, de meeste zelfs van voor 2020. Een groot deel betreft de vaststelling van subsidies aan de Verkeersonderneming, een aantal studies uit het programma AVL M en een aantal vaststellingen van het ombouwen van verkeerslichten tot iVRI.

In 2022 zijn zes beschikkingen afgegeven voor het ombouwen van verkeerslichten tot iVRI's en voor automatisch vervoer. De grootste betreft een AVL M-project voor € 1,3 miljoen voor het versnellen van het certificeren van autonoom vervoer in de openbare ruimte van de Metropoolregio.

De grootste bijdrage in 2022 is die aan de A16 van € 9,3 miljoen. Daarnaast zijn er studiekosten gemaakt voor het MIRT project Oeververbindingen Rotterdam (€ 4 miljoen).

De realisatie is lager (€ 4,9 miljoen) ten opzichte van de gewijzigde begroting. De belangrijkste verschillen zijn:

- Korte Termijnaanpak Move: € 1,6 miljoen lager dan begroot, waarvan ongeveer € 0,6 miljoen doorschuift naar 2023. De begroting hield nog rekening met aanvullende beschikkingen voor € 1 miljoen euro.
- Voor het project N233 Duurzaam Veilig was bij de raming ten onrechte geen rekening gehouden met reeds geboekte kosten projectvoortgang in 2021 (€ 0,8 miljoen lager dan begroot).
- De realisatie van kleinere projecten in 2022 (< € 1 miljoen) schuift voor € 1,4 miljoen door naar 2023.
- Het lager vaststellen van projecten (€ 1,1 miljoen). Het grootste deel van de vrijval in 2022 komt door het lager vaststellen van diverse projecten die werden uitgevoerd door de Verkeersonderneming.

De lagere realisatie in 2021 ten opzichte van 2020 van € 4,4 miljoen kan niet specifiek worden geduid. De jaarlijkse bestedingen zijn afhankelijk van de voortgang van projecten waarvoor subsidiebeschikkingen zijn afgegeven.

Fiets en ketenmobiliteit (*verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 11,7 miljoen voordelig*)

In 2022 zijn 25 subsidiebeschikkingen vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen zijn van voor 2022. Zij hebben betrekking op de verbetering of aanleg van fietspaden en een paar hebben betrekking op de uitbreiding van stallingscapaciteit bij OV-haltes. Een vastgestelde subsidie heeft betrekking op ketenmobiliteit.

Het betrof allemaal kleine projecten, waarvan het vrijliggend fietspad Madesteinweg en de P+R Noorderhelling de grootste waren.

De MRDH heeft in 2022 drie beschikkingen afgegeven voor uitbreiding van de capaciteit fietsparkeren bij OV en 14 beschikkingen voor het opwaarderen van fietspaden. De wegbeheerders hebben 19 fietsprojecten teruggetrokken of ondergebracht in een ander programma. Hier zijn diverse redenen voor binnen de gemeenten, zoals vertraging in procedures, uitstel vanwege combinatie van werkzaamheden (bijvoorbeeld vervanging van riolering), capaciteitsgebrek en tegenvallende aanbesteding waardoor projecten in de wacht worden gezet. 13 fietsprojecten zijn door de wegbeheerders doorgeschoven naar 2023.

De lagere realisatie (€ 11,7 miljoen) ten opzichte van de gewijzigde begroting komt grotendeels doordat:

- van lopende kleinere projecten in 2022 (< € 1 miljoen) € 10 miljoen doorschuift naar 2023.
- voor het project Sterfietsroute Den Haag Wateringseveld bij de raming ten onrechte geen rekening was gehouden met reeds geboekte kosten projectvoortgang 2021 (€ 1,3 miljoen lager dan begroot).
- er voor een bedrag van € 0,3 miljoen aan subsidies lager is vastgesteld.

De hogere realisatie in 2022 ten opzichte van 2021 van € 1,5 miljoen kan niet specifiek worden geduid. De jaarlijkse bestedingen zijn afhankelijk van de voortgang van projecten waarvoor subsidiebeschikkingen zijn afgegeven.

Verkeersveiligheid (verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 13,5 miljoen voordelig)

In 2022 zijn 22 subsidiebeschikkingen en opdrachten vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen zijn allemaal van voor 2022. Ze hebben in beperkte mate betrekking op educatie en meer op het verbeteren van de infrastructuur: onder andere de aanpak van black-spots en schoolzones.

In 2022 zijn 46 opdrachten en subsidies verleend in het kader van verkeerseducatie. Voor het veilig maken van infrastructuur zijn 36 subsidiebeschikkingen afgegeven.

Daarnaast hebben de wegbeheerders 15 infrastructurele projecten teruggetrokken. Hier zijn diverse redenen voor binnen de gemeenten, zoals vertraging in procedures, combinatie van werkzaamheden, capaciteitsgebrek en dubbele aanmelding. Voorbeeld van deze laatste is dat een project zowel aangemeld kan zijn binnen het programma Kleine Projecten als binnen de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen (SPUK). Bij honorering binnen SPUK vervalt de aanmelding binnen het programma Kleine Projecten. Elf projecten zijn door de wegbeheerders doorgeschoven naar 2023.

De realisatie is lager (€ 13,5 miljoen) ten opzichte van de gewijzigde begroting. De belangrijkste verschillen zijn:

- De verkeersveiligheidsmaatregelen, waarvoor een specifieke uitkering van het Rijk is ontvangen in 2021 hebben voor een groot deel betrekking op de jaren na 2022. In de begroting was rekening gehouden met een te hoge jaarschijf (€ 2,9 miljoen lager).

- Vertraging bij het project Herinrichting kruising Moezelweg/ Merwedeweg. De realisatie van dit project is met een jaar vertraagd (€ 1,9 miljoen lager).
- Lagere realisatie op subsidies en opdrachten (€ 0,7 miljoen vrijval).
- Voor het overige deel betreft het lopende kleine projecten (< € 1 miljoen) waarvan de realisatie doorschuift naar 2023 (€ 8 miljoen lager).

De realisatie in 2022 is nagenoeg gelijk aan die van 2021 (€ 0,6 miljoen lager). De jaarlijkse bestedingen zijn afhankelijk van de voortgang van projecten waarvoor subsidiebeschikkingen zijn afgegeven.

Projectkosten openbaar vervoer

In 2022 zijn 12 OV-projecten vastgesteld en betaald. Een groot aantal betreft het aanpassen van bushaltes of het toegankelijk maken van bushaltes. De grotere vaststellingen betroffen het OV-knooppunt Alexander, de eerste fase van de HOV-baan in de Binckhorst en de reconstructie Harwichknoop bij de stationsomgeving Hoek van Holland haven.

In 2022 zijn 9 beschikkingen afgegeven voor OV-projecten. De OV-projecten hebben allemaal een grote omvang: metro- en busstation Spijkenisse, seinen en tractie voor het samenloopdeel RandstadRail, HOV-baan Binckhorst, en werkzaamheden voor lijn 1 en lijn 16 van INTHR.

Netwerk openbaar vervoer (*verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 24 miljoen voordelig*)

De realisatie is lager (€ 24 miljoen) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- De lasten voor INTHR in 2022 zijn voor € 16,5 miljoen lager uitgevallen. Dat komt vooral doordat diverse subsidieaanvragen nog niet zijn omgezet in verplichtingen, waardoor de daadwerkelijke realisatie van die projecten ook nog niet kan worden meegenomen. Dit heeft als oorzaak dat de subsidieverordening MRDH het niet goed mogelijk maakt om invulling te geven aan de SOK-INTHR. Dit spitst zich als eerste toe op het gewenste respectievelijk toegestane VAT percentage, maar ook op de risicoverdeling tussen MRDH en gemeente Den Haag/HTM. Deze problematiek is opgepakt en zal in 2023 leiden tot een oplossing, zodat de achterstanden in definitief afdoen van subsidieaanvragen worden ingelopen.
- De lasten voor de Sebastiaansbrug zijn in 2022 € 0,8 miljoen lager uitgevallen dan begroot. Dit komt mede doordat nog niet alle openstaande punten met de aannemer zijn afgerond.
- De lasten voor Lijn 19 zijn in 2022 € 2,5 miljoen lager uitgevallen dan begroot. De realisatie op het TU-terrein start in 2023 in plaats van 2022.
- Voor de projecten Metronet en RandstadRail was in 2022 € 2 miljoen begroot voor voorbereidingskosten. Hier is in 2022 geen aanspraak op gemaakt en schuiven door naar 2023.
- De realisatie van de projecten Hoekse Lijn, viersporigheid Schiedam en systeemsprong is qua planning achtergebleven voor totaal € 1,7 miljoen, waardoor de lasten naar 2023 doorschuiven.

- De vertraging in de realisatie van kleinere projecten (< € 1 miljoen) van € 0,5 miljoen, waardoor deze lasten naar 2023 doorschuiven.

De lagere lasten in 2022 ten opzichte van 2021 kan voor het grootste gedeelte worden verklaard de hogere bestedingen aan de Hoekse Lijn in 2021. Daartegenover staat dat in 2022 wel minder is besteed aan INTHR en Lijn 19.

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

	Totale bijdrage MRDH voor project		Voortgang project in 2021	Voortgang project in 2022	Lasten 2022	
Hoekse Lijn	€	409.584.200	99%	99%	€	1.820.396
Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio	€	129.600.000	10%	15%	€	6.475.000
A16	€	64.895.302	42%	57%	€	9.344.924
Lijn 19	€	54.450.000	81%	83%	€	997.876
Sebastiaansbrug	€	27.000.000	94%	97%	€	885.518
Systeemsprong Sneltramtraject	€	15.130.000	75%	90%	€	2.059.500
Busstation Hart van Zuid	€	12.000.000	90%	100%	€	1.200.000
Totaal					€	22.783.214

Het project de Hoekse Lijn is grotendeels afgerond. De laatste kosten moeten worden gemaakt om de metro tot het eindpunt te kunnen laten rijden. De voortgang van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) is in 2022 vooral toe te schrijven aan de realisatie van Lijn 1 en Lijn 16. De voortgang van INTHR blijft achter, omdat subsidieaanvragen die niet zijn goedgekeurd nog niet in de jaarrekening mogen worden opgenomen. De bijdrage van de MRDH aan de A16 is reeds volledig betaald, maar de realisatie loopt nog door tot 2025. De voortgang van lijn 19 is beperkt, omdat de realisatie op het TU-terrein pas in 2023 zal starten. De voortgang van de Sebastiaansbrug heeft vooral betrekking op de afronding van de laatste openstaande punten. Het project systeemsprong sneltramtraject is momenteel in uitvoering. Het programma NRR/AROV is niet in de lijst opgenomen, omdat de projecten reeds in 2019 zijn gerealiseerd en alleen de definitieve vaststellingen nog moeten volgen.

Apparaatslasten

De directe salariskosten zijn nagenoeg conform begroting gerealiseerd.

Baten

Overige inkomsten (verschil realisatie 2022 en gewijzigde begroting 2022 € 1,2 miljoen nadelig)

De post overige inkomsten bestaat in 2022 voor het gehele bedrag uit een specifieke uitkering van het Rijk voor stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. De verkeersveiligheidsmaatregelen hebben voor een groot deel betrekking op de jaren na 2022. In de begroting was rekening gehouden met een te hoge jaarschijf. Zie ook de toelichting bij de lasten.

De lagere inkomsten in 2022 ten opzichte van 2021 komen doordat in 2021 voor de laatste maal een bijdrage vanuit het Rijk voor de Rotterdamsebaan van € 0,9 miljoen werd ontvangen. Dit project is in 2021 afgerond.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

2.3.1 Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2022	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Stimuleren van innovatie en economische groei <i>Fieldlabs, innovatieprogramma's en onderzoek</i> De afgelopen jaren heeft de MRDH, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO geïnvesteerd in innovatie door te investeren in fieldlabs, programma's en specifiek onderzoek. Hierdoor zijn er veel innovatieplekken ontstaan door de hele provincie waar bedrijven, kennisinstellingen en andere organisaties samenwerken om technologische innovaties verder te brengen. In deze praktijkomgevingen wordt bijvoorbeeld gewerkt aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. Aan de hand van maatschappelijke en economische opgaven zijn vier innovatieprogramma's ontwikkeld waarbij ondernemers worden gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die de fieldlabs te bieden hebben. Het eerste programma SMITZH richt zich op de maakindustrie. Het tweede programma Energie & Klimaat richt zich op de verduurzamingsopgave. Het derde programma Zorgtechnologie richt zich op innovaties die de zorg gaan ontlasten en het vierde programma AgriTech richt zich op de toepassing en doorontwikkeling van technologische innovaties van binnen en buiten de tuinbouw sector en een onderzoek naar de economische potentie van de eiwittransitie (overgang naar plantaardige eiwitten) voor Zuid-Holland.	<i>Fieldlabs, innovatieprogramma's en onderzoek</i> Ook in 2022 is er aan de versterking van de fieldlabs gewerkt. Dit gebeurde via de innovatieprogramma's Smart Manufacturing Industriële toepassing Zuid-Holland (SMITZH), Energie & Klimaat, Zorgtech en AgriTech. Via deze innovatieprogramma's wordt financiering beschikbaar gesteld voor ondernemers (consortia) om samen met fieldlabs en andere partijen open innovatieprojecten te starten. Er wordt onderzoek gedaan naar de kansen van nieuwe marktproposities, kennis gedeeld en capaciteit beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van consortia. In de tweede helft van 2022 zijn de innovatieprogramma's geëvalueerd door het bureau Dialogic. Het doel van het onderzoek was tweeledig: 1. Terugkijken: het evalueren van het effect van de vier innovatieprogramma's (IP's) SMITZH, AgriTech, Energie & Klimaat en ZorgTech op het economische vestigings- en innovatieklimaat van Zuid-Holland. 2. Vooruitkijken: inzicht geven in de voortgang, hiaten en mogelijkheden vanuit de programma's voor versterking van het innovatie-ecosysteem in Zuid-Holland. Daarnaast ook bepalen wanneer programma's vanuit hun opgaven klaar zijn.

<i>Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven</i> Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het koppelen van vraag en aanbod, waarbij gemeenten als (mede)opdrachtgever optreden, testlocaties aanbieden en kunnen optreden als eerste klant.	Op basis van de bevindingen van het onderzoek en aanbevelingen wordt door de MRDH i.s.m. de provincie Zuid-Holland in 2023 gekeken hoe de innovatieprogramma's zo goed mogelijk kunnen bijdragen aan de nieuwe strategische agenda's en maatschappelijke impact. <i>Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven</i> In de samenwerking met gemeenten koppelt YES!Delft uitdagingen van gemeenten aan technologische oplossingen binnen haar internationale netwerk. Het programma is daarmee een innovatieplatform voor alle 21 gemeenten in de metropoolregio. Gemeenten kunnen, met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol spelen, van dit programma gebruikmaken. Doordat gemeenten rechtstreeks op het startup-netwerk van YES!Delft zijn aangesloten, kunnen ze rechtstreeks uitdagingen aandragen. Resultaten van dit programma zijn oplossingen die voor gemeenten besparingen opleveren of bijdragen aan verbetering van de leefomgeving van de inwoners. Het programma draagt ook bij aan het versterken van het netwerk van startups in de metropoolregio. Daarnaast groeit binnen de gemeenten de kennis over startups en kunnen zij elkaar beter vinden. Het programma City of the Future is afgerond per 1 juni 2022. Medio 2022 heeft het algemeen bestuur besloten om te starten met een vervolg op het programma City of the Future. Het programma Region of the future (2022 – 2025) zal langs drie domeinen; Robotica in de openbare Ruimte, Urban Data en Energietransitie bijdragen aan nieuwe toepasbare innovatie en bijdragen aan werkgelegenheid, nieuwe bedrijvigheid, besparingen voor gemeenten en stage-/afstudeerplaatsen op mbo/hbo en wo-niveau.
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst en daarmee voor een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. De plek waar deze kruisbestuiving plaatsvindt	De campusontwikkeling moet voor een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt zorgen. Door kennisdeling, curriculumontwikkeling, ervaringen uitwisselen, gezamenlijk

is een campus. Samenwerking op deze campussen tussen bedrijven en kennisinstellingen wordt gestimuleerd om de impact van deze campussen te vergroten. Dit vindt plaats binnen de aanpak van het Human Capital Akkoord Zuid-Holland.	groefonds aanvragen opwerken, samenwerking in innovatieopdrachten, communicatie en de verbinding met het Human Capital Akkoord (HCA) op het gebied van een Leven Lang Ontwikkelen, wordt er gewerkt aan een krachtig campusnetwerk. De 10 Leven Lang Ontwikkelenprojecten dragen bij aan een veerkrachtige arbeidsmarkt in de regio. De inmiddels veertien campussen vormen gezamenlijk een ecosysteem van mbo- en hbo-campussen in Zuid-Holland, dat in hoge mate bijdraagt aan de transitieopgaven van de regio.
Goede digitale connectiviteit Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Onze regio scoort hier tot nu toe goed op in vergelijking met andere Europese regio's: 98% van de adressen in Zuid-Holland beschikt over 'snel internet'. Deze positie willen we behouden en verbeteren. Daarom werken we aan de digitale bereikbaarheid van onze regio.	Digitale connectiviteit is in 2022 onderdeel geworden van een breder programma Digitale Economie dat in lijn is gebracht met de vier sporen van de Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Mens Centraal (Digitalisering mkb), Digitale Connectiviteit, Digitale Innovatie en Cyberveiligheid. Eind 2021 is bovendien besloten het 'Sterker uit de Crisis' programma op te laten gaan in de bestaande programma's. Digitalisering mkb is daarbij ondergebracht in het programma Digitale Economie. Net als in 2021 zijn gemeenten ondersteund via de Connectiviteit Brigade om de digitale connectiviteit van hun gemeente, en daarmee de regio, te verbeteren. Eveneens is in 2022 met het kennisnetwerk van gemeenten kennis uitgewisseld op onder anderen de thema's digitale strategie, glasvezel en 5G. Via projectbijdragen is digitale innovatie gestimuleerd en wordt bijgedragen aan de ontwikkelingen van 5G, quantumtechnologie, digitale innovatie in de glas- en tuinbouw en de verslogistiek. Ook is via de bijdrageregeling bijgedragen aan de digitalisering en cyberweerbaarheid van MKB-bedrijven in de regio.

Ruimte om te werken Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan gemeenten over ontwikkelingen op bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden. Waar mogelijk biedt de MRDH ondersteuning bij ontwikkelplannen van gemeenten. De provincie Zuid-Holland heeft de uiteindelijke bevoegdheid om bestemmingsplannen met ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties te aanvaarden. Samen met de provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.	Er is in 2022 uitvoering gegeven aan de regionale Strategie Werklocaties met als doel het sturen op de voorraad van kantoren, detailhandel en bedrijfsruimte in regio, zowel kwantitatief als kwalitatief, door: - het vaststellen van de regionale strategie bedrijventerreinen - het vaststellen van de regionale programmering kantoren - het organiseren van regionale afstemming over detailhandel Er is in 2022 gebiedsgericht gewerkt aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen, zoals bij gemeente Vlaardingen (meewerken aan realisatie gebiedsvisie Rivierzone) en gemeente Barendrecht (bijdrage aan Dutch Freshport). Er is met de aanpak voor Next Economy bedrijventerreinen, externe expertise en vier projectbijdragen beschikbaar gesteld voor projecten die gerelateerd zijn aan energietransitie en circulaire economie, waaronder een projectbijdrage aan gemeente Nissewaard voor het verkennen van de grondstoffenstromen.
Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor Onze regio heeft veel te bieden: mooie en grote binnensteden, talloze historische dorps- en stadskernen, afwisselende polderlandschappen en kilometers duin, strand en zee. De kunst is om meer bezoekers daarvan te laten genieten en tegelijkertijd de rust en ruimte te behouden. Bereikbaarheid is belangrijk, net als bekendheid van de gebieden. Vrijtijdseconomie draagt bij aan de economische positie van de metropoolregio door onder andere een toegevoegde waarde te leveren aan de werkgelegenheid, aan het imago van de gemeenten met hun iconen en bijzondere plekken, aan voorzieningen als wandel- en fietspaden, aan winkels en aan horeca. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag trekken de gemeenten samen op en delen kennis op het gebied van vrijetijdseconomie. Op basis van de sfeergebiedeninventarisatie die in 2020 en 2021 heeft plaatsgevonden ondersteunt de MRDH de gemeenten bij hun activiteiten.	Beperkte ambtelijke inzet voor vrijetijdseconomie (VTE). Hierdoor minder bijeenkomsten van het regionale netwerk VTE. We hebben gemeenten in sfeergebied Wereldhaven financieel ondersteund bij het breder trekken van het project van Rotterdam, 150 jaar Nieuwe Waterweg. Daarnaast hebben we inhoudelijk meegedacht over projectideeën van gemeenten.

Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties We willen bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon-en werklocaties nabij het OV. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling en werklocaties.	De inzet van de MRDH is gericht op het opzetten van een leeromgeving vanuit de Verstedelijkingsalliantie. Hiermee delen we de kennis en ervaring met andere gemeenten in Zuid-Holland. Bij de Hoekse Lijn-samenwerking ligt onze focus op de ontwikkeling en bereikbaarheid van de stationsknopen. De MRDH heeft daarnaast diverse gemeenten ondersteund bij hun aanvragen voor Rijksgelden Woningbouwimpuls (WBI) en Versnellingsgelden infrastructuur.
Meer regionale samenwerking bij de energietransitie Met de juiste kennis en ervaring is een versnelling van de energietransitie mogelijk. Kennisdeling is dan ook een belangrijke succesfactor. Dit geldt bijvoorbeeld voor het delen van kennis over verduurzaming van kantoren- en bedrijventerreinen. Of over energiezuinige mobiliteitsoplossingen voor een wagenpark. Het energienetwerk van de 21 gemeenten is het ideale platform om kennis te delen en inspiratie op te doen, maar ook om afstemming te organiseren over de Regionale Energie Strategie.	Met het oog op de invoering van het verplichte energielabel C voor kantoren per 1 januari 2023, zijn er in 2022 samen met de provincie twee kennissessies georganiseerd. Dit had als doel om kennis over de regelgeving en de landelijke handreiking voor gemeenten over te brengen. Er is een kennisbezoek aan het bedrijventerrein Spaanse Polder gebracht met het doel om te leren van de ervaringen van het organiseren van organisatiegraad en het genereren van een kwaliteitsimpuls aan het gebied, waaronder verduurzaming. De MRDH heeft het energienetwerk gefaciliteerd, waarvan vier bestuurlijke netwerkbijeenkomsten. Dit heeft ook als platform gediend voor gemeenten om afstemming te vinden over de Regionale Energie Strategie.

2.3.2 Wat is er voor gedaan?

Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Acties in 2022	Status	Toelichting
Uitvoering en opschaling van de regionale innovatieprogramma's om meer bedrijven te betrekken bij de kennis en faciliteiten die fieldlabs en innovatieve consortia van bedrijven en kennisinstellingen te bieden hebben.		Innovatieprogramma AgriTech Het innovatieprogramma AgriTech is begin 2021 gestart en richt zich op het behouden en versterken van de internationale koploperpositie van Zuid-Holland op het gebied van tuinbouw en het creëren van een positie op het gebied van de eiwittransitie. De investering van de MRDH in het programma van ruim € 2 miljoen bedraagt € 1 miljoen. Er zijn in totaal in de eerste en de tweede voucherronde zeven projecten met subsidievouchers en 13 projectconsortia ondersteund. Hiermee is € 607.000 van de voor de innovatieprojecten beoogde € 700.000 uitgezet. Het aantal aanvragen was in de tweede ronde kleiner dan in de eerste ronde, maar door de extra aandacht in het voortraject, onder andere door het organiseren van het instrument Dare2Cross was de kwaliteit van de aanvragen beter. Innovatieprogramma SMITZH De ambitie van het innovatieprogramma SMITZH was om uit te groeien tot een Digital Innovation Hub met internationale uitstraling. Een onestop-shop loket waar bedrijven naar toe komen voor de technologie. Dat is gelukt. Het innovatieprogramma heeft de afgelopen jaren meer dan 2350 bedrijven bereikt, 400 daarvan zetten een stap in digitalisering. Veel meer werknemers dan gehoopt hebben een opleiding in digitalisering gevolgd en zeven nieuwe opleidingen markeren Leven Lang Ontwikkelen. Tot slot is de regionale infrastructuur voor innovatie versterkt met een loket voor digitalisering en een achttal stabiele en veelgebruikte fieldlabs en skillslabs. Het door InnovationQuarter, provincie Zuid-Holland, MRDH en TNO geleide SMITZH stopt, maar krijgt wel een direct vervolg in het Europese programma EDIH waarbij deze succesvolle aanpak wordt verbreed van de maakindustrie naar alle industriële bedrijven in Zuid-Holland.

	Innovatieprogramma Zorgtech Het innovatieprogramma Zorgtech richt zich op het verbeteren en betaalbaar houden van de zorg door kansrijke innovaties de weg naar de gezondheidszorg sneller te laten vinden. De investering van de MRDH in het programma van € 2,4 miljoen bedraagt € 1,15 miljoen. Deze fase van het project liep tot en met september 2022. In ZorgTech fase 2 zijn de activiteiten verdeeld in drie programmalijnen: uitvoering van innovatieprojecten; het ondersteunen van bedrijven bij het ontwikkelen en implementeren van hun technologische oplossingen in de gezondheidszorg. In totaal hebben 47 projectconsortia van technologie bedrijven, zorgorganisaties, labs en in sommige gevallen gemeenten, een voucher aangevraagd. Daarvan hebben er 15 projecten een voucher ontvangen. Ook zijn er een visie en roadmap voor een meerjarenaanpak in deze regio opgesteld. Fase 3 van Zorgtech is inmiddels opgestart met financiering van de provincie Zuid-Holland, focus ligt op het thema gezond oud worden. Innovatieprogramma Energie & Klimaat Het innovatieprogramma Energie & Klimaat richt zich op het stimuleren en realiseren van duurzame innovatie. Door ondernemers te ondersteunen bij het testen en demonstreren van nieuwe technologieën op het gebied van verduurzaming gebouwde omgeving, grootschalige opwek en opslag van energie, elektrificatie van de industrie en circulaire grondstoffen. Inmiddels ontvingen 57 projecten een voucher om hun innovaties te testen en te demonstreren om nieuwe technologieën marktrijp te maken. Fase 3 van Energie & Klimaat loopt en wordt gefinancierd door de provincie Zuid-Holland. In totaal heeft de provincie Zuid-Holland € 1,35 miljoen beschikbaar gesteld voor de derde ronde van het innovatieprogramma. De MRDH was in 2022 als onderdeel van de 4 programmateams inhoudelijk betrokken bij het toekennen van subsidievouchers aan projecten en het doorontwikkelen van het programma.
--	--

Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen en het versterken van de kennis bij en het netwerk tussen gemeenten. Het gaat dan om kennis over de mogelijkheden van technologie voor gemeentelijke problemen, kennis over de wijze waarop innovatief werken onderdeel kan worden van de gemeentelijke bedrijfsvoering en de mogelijkheden om innovatie daadwerkelijk in te kopen.	Het programma City of the Future is afgerond per 1 juni 2022. Er zijn techlabs uitgevoerd rondom voorspelbaar onderhoud kademuren, Inzamelen matrassen, Scootmobielen en Stikstof. Verder is er een challenge uitgezet rondom traffic control. Verder zijn een aantal pilots uit jaar 1 van het programma verder ondersteund: Air Quality en Traffic Control. Daarnaast is een impact assessment uitgevoerd voor het programma. De opbrengsten van het programma leveren in potentie in totaal 19 miljoen euro per jaar op aan besparingen voor de gemeenten. Daarnaast is er in samenwerking met de Regionale Energie Strategie (RES) een unconference georganiseerd rondom innovatie en energietransitie. In mei 2022 is er ook een demoday georganiseerd voor de betrokken gemeenten (ambtelijk en bestuurlijk), waarbij de resultaten zijn gepresenteerd. Ook zijn er per project handleidingen gemaakt als ondersteuning voor gemeenten om de innovaties daadwerkelijk te kunnen toepassen in de eigen gemeente. Ook is er onderzoek uitgevoerd naar het startup en scaleup klimaat in de mrdh. Naast een 'foto' van de aantallen, locaties en sector, is er een handelingsperspectief opgesteld als basis om regionale samenwerking voor een beter vestigingsklimaat in de regio te stimuleren. Naast de gemeenten zijn hierbij ook InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland betrokken. Dit perspectief wordt in 2023 omgezet in concrete samenwerkingsactiviteiten. Verder heeft het algemeen bestuur besloten om te starten met een vervolg op het programma City of the Future. Het programma Region of the future (2022 – 2025) zal langs drie domeinen: Robotica in de openbare Ruimte. Urban Data en Energietransitie bijdragen aan nieuwe toepasbare innovatie en bijdragen aan werkgelegenheid, nieuwe bedrijvigheid, besparingen voor gemeenten en stage-/afstudeerplaatsen op mbo/hbo en wo-niveau. In 2022 zijn de aanpakken voor deze domeinen gestart.
---	---

Verder doorontwikkelen van de aanpak om gemeenten te ondersteunen bij het realiseren van een toekomstbestendig en digitaal breed MKB.		De Metropoolregio sluit voor wat betreft de doelstelling Goede digitale connectiviteit vanaf 2022 aan bij de doelen van de Digitaliseringsagenda Zuid-Holland om de digitale economie van de regio te versterken (besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 9 februari 2022). De digitalisering van het mkb maakt daar ook onderdeel van uit en wordt verder toegelicht onder de doelstelling 'goede digitale connectiviteit'.
---	--	---

Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Acties in 2022	Status	Toelichting
Versterken van een MBO-HBO campusecosysteem met als doel een goede aansluiting tussen onderwijs, arbeidsmarkt en omgeving te realiseren, een intensieve samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven te stimuleren en een leven lang ontwikkelen (LLO) aan te jagen;		In het kader van campusondersteuning zijn drie nieuwe projecten ondersteund op het gebied van biotechnologie, verslogistiek en glastuinbouw digitalisering: de Biotech Campus Delft, Dutch Fresh Port Campus en Robocrops Vliegende Start, Westland/Greenport West-Holland. Het laatste project is een uitwerking van de digitaliseringsvisie glastuinbouw met als basis het World Horti Center in Naaldwijk Het adviesbureau Haute Equipe heeft vraaggestuurd zes mbo-/hbo-campussen aanvullende begeleiding geboden om te bepalen welke subsidiemogelijkheden kansrijk aan de campussen konden worden gekoppeld en heeft daarbij ook de mogelijkheden van het Groeifonds besproken. In 2023 wordt hierop doorgepakt voor de IT, energie en tuinbouwclusters van mbo- en hbo campussen in ons netwerk. In het teken van een Leven Lang Ontwikkelen is een nieuw kader vastgesteld en zijn ook 2 nieuwe projecten ontwikkeld in de sector verslogistiek en op het gebied van voedselverspilling, die een belangrijke bijdrage leveren aan een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Het gaat om: Dutch Fresh Port Werkt! en 'Let's change the face of food waste'. Dutch Fresh Port Werkt! is onderdeel van een integraal transitieprogramma voor de Dutch Fresh Port, waaraan dit jaar met 3 projecten is bijgedragen (campus, LLO en digitalisering mobiliteitsinnovaties).

Economisch rendement van campussen versterken door kennisdeling op het gebied van governance, innovatie, productontwikkeling, verdienmodellen, internationalisering, subsidie en bereikbaarheid te stimuleren en meer centraal te stellen in de aanpak;		In 2022 zijn er vier (online en live) campusnetwerkbijeenkomsten georganiseerd, waarin zowel gemeenten als onderwijsinstellingen kennis en ervaring konden uitwisselen op het gebied van governance, human capital, groeifondsaanvragen, communicatie naar bedrijven en projectresultaten. Hierbij is nauw samengewerkt met het Human Capital Akkoord.
Bekendheid vergroten van het campusecosysteem, zodat bedrijven campussen regionaal actiever opzoeken en participeren in innovatie, onderwijsvernieuwing en LLO.		In het kader van samenwerking tussen de campussen is een communicatiewerkgroep opgezet met communicatie-experts van alle campussen. De focus ligt op verbinding, bekendheid en exposure. In 2022 is een campusambassadeur gestart die i.s.m. de werkgroep een campustoolkit heeft ontwikkeld en opgeleverd met sectorale producten en een sector-overstijgend kernverhaal, waarmee alle campussen mkb bedrijven en overheden effectiever kunnen bereiken.

Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

Acties in 2022	Status	Toelichting
Uitwisselen van kennis en ervaring op het gebied van digitalisering.		Vanuit de Connectiviteit Brigade zijn in het eerste half jaar van 2022 een drietal korte online informatiesessies georganiseerd die goed bezocht zijn. Er zijn drie brede netwerkbijeenkomsten georganiseerd: In maart en mei zijn netwerkbijeenkomsten gehouden met o.a. de onderwerpen digitalisering mkb, quantumtechnologie en cyberweerbaarheid mkb. De opkomst was met circa 20 deelnemers goed. De netwerkbijeenkomst van september is gecombineerd met de kennisbijeenkomst van de Connectiviteit Brigade die samen met provincie Zuid-Holland werd georganiseerd. De aanmeldingen voor deze bijeenkomst lagen lager dan verwacht ondanks voldoende communicatie vanuit de MRDH en de provincie. De bijeenkomst in december is uitgesteld naar februari 2023. Relevante informatie is ook breed gedeeld met o.a. alle MRDH-gemeenten via mailingen aan het netwerk Digitale Economie en de werkgroep Digitalisering mkb.

<i>Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Digitale connectiviteit:</i> Gemeenten ondersteunen bij vraagstukken over digitale connectiviteit en het ontwikkelen van strategie/visie op het gebied van digitalisering.		Via de Connectiviteit Brigade hielp de MRDH samen met provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag en een extern bureau gemeenten met vraagstukken op het gebied van 5G, glasvezel en digitale strategie. Er zijn verschillende kennis- en bewustwordingssessies georganiseerd voor o.a. ambtenaren, raadsleden en wethouders. Veel gemeenten hebben hier aan mee gedaan waaronder Zoetermeer, de BAR-organisatie, Nissewaard, Delft, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam, Den Haag en Krimpen aan den IJssel. Het aantal hulpvragen vanuit MRDH-gemeenten was beperkter dan verwacht. Alle gemeenten die behoefte hadden aan individuele ondersteuning heeft de Connectiviteit Brigade de afgelopen twee jaar kunnen ondersteunen waaronder Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Zoetermeer en Nissewaard. Verschillende gemeenten (waaronder Schiedam, Rijswijk, Krimpen aan den IJssel) gaven aan geen capaciteit te hebben om met een vraagstuk aan de slag te gaan. Ook op de langere termijn blijft capaciteit de remmende factor. Eind 2022 is een evaluatie gedaan naar de werkzaamheden en resultaten van de Connectiviteit Brigade. Dit heeft tot waardevolle inzichten geleid en bevestigde de keuze om de Connectiviteit Brigade niet voort te zetten. Er is onvoldoende vraag naar ondersteuning om actief gemeenten te blijven benaderen. Een aantal knelpunten op het gebied van digitale connectiviteit is opgelost en er is in Zuid-Holland goede digitale connectiviteit aanwezig (zowel 5G als glasvezel). In de afgelopen twee jaar is veel materiaal ontwikkeld om gemeenten te ondersteunen bij het ontwikkelen en uitvoeren van beleid op het gebied van digitale connectiviteit. Deze informatie blijft beschikbaar op de website van de provincie.
<i>Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Digitale innovatie:</i> Stimuleren van digitale innovatie door bij te dragen aan projecten en de kennis die uit deze projecten komt met de regio te delen.		In 2022 zijn bijdragen vanuit de bijdrageregeling EV toegekend aan: • Digitalisering MobilityHUB Dutch Fresh Port: de digitalisering van de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van Dutch Fresh Port waarmee de

		‘vestigingscondities’ voor ondernemers, omwonenden en personeel worden verbeterd. Diverse mobiliteitsvoorzieningen worden op één locatie gebundeld en aangeboden. De integraliteit en het grote aantal diverse gebruikers vereist digitalisering om maximale synergie en een hubfunctie te bereiken. • Quantum Ecosysteem Zuid-Holland – aanstellen van een regionaal programma manager om de quantumprogramma's in provincie Zuid-Holland beter met elkaar te verbinden en een regionaal netwerk van bedrijven, kennisinstellingen en onderwijs op te bouwen. • Robocrops Vliegende Start – het versnellen van activiteiten binnen het regionale ecoysteem Robocrops door het faciliteren van de aansluiting tussen tech- en teeltbedrijven via het nieuwe project Data Driven Ondernemerschap (DDO). Investeren in het fieldlab Data Driven Growing in Tomatoworld ter voorbereiding op de start van verschillende aanstaande ontwikkelingen en projecten. Daarnaast loopt het project Delft on Internet of Things (DoloT) for Intelligent Mobility (bijdrage toegekend in 2021) en worden de resultaten uit dit project regelmatig met de regio gedeeld. In juni 2022 heeft een bezoek aan het intelligente fietspad (één van de twee use cases van dit project) plaatsgevonden waarbij meerdere MRDH-gemeenten aanwezig waren. De MRDH heeft in 2022 opdracht verleend aan: • Maritime Delta om een pilot te starten om de werkwijze van De Datawerf te testen met bedrijven in de maritieme sector. De opdracht bestond uit vier pilots en een plan van aanpak voor opschaling van de pilot (fase 2). • Greenport West-Holland om een uitvoeringsprogramma op te stellen en in kaart te brengen welke potentierijke initiatieven we als regio
--	--	---

		op het terrein van digitalisering in de glastuinbouw kunnen versnellen.
<i>Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Cybersecurity:</i> Bijdragen aan de cyberweerbaarheid van ondernemers en cyberveiligheid van de regio door projecten te steunen en kennis hierover te delen.		Het project Sectoraal Digitaal Veilig kreeg in 2021 een bijdrage toegekend. Doel van het project is om de cyberweerbaarheid van ondernemers in zes essentiële sectoren te vergroten. Voor het project zijn in 2022 rapportages gemaakt voor de geselecteerde sectoren: Logistiek, Life Science & Health, Maritiem/Haven, Lucht- en Ruimtevaart en de Maakindustrie. De voortgang van het project loopt achter op de initiële planning vanwege achterblijvende deelname van de sectoren aan de ronde tafels. De verwachte einddatum van 31 maart 2023 zal daarom niet gehaald worden. De potentie van de weerbaarheidscentra wordt nog wel gezien, dus zal het project in 2023 verlenging aanvragen. Het project Digicafé, de bijdrage is toegekend in 2020, is in 2022 verlengd en qua aanpak gewijzigd naar fysieke bijeenkomsten. Eén van de twee thema's van deze bijeenkomsten voor ondernemers is cybersecurity. Het doel van de bijeenkomsten is bewustwording, inspireren/informereren en activeren.
<i>Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Mens Centraal: digitale kennis en vaardigheden:</i> Faciliteren van het mkb in de digitaliseringstransitie. Uit een verkenning in 2022 zal blijken welke activiteiten de MRDH op zich zal nemen (denk aan: kennis delen, projecten meefinancieren, relatie leggen met leven lang ontwikkelen/onderwijs).		In het eerste half jaar van 2022 is een verkenning uitgevoerd naar welke rol de MRDH kan spelen op het gebied van digitalisering en mkb, in aanvulling op het overige aanbod van (publieke) initiatieven. Deze verkenning is in juli afgerond. Het onderzoek dat is uitgevoerd leidde niet tot een helder advies. De argumenten die het advies onderbouwen waren niet sterk genoeg om het advies te volgen en mee te nemen naar de werkgroep ter bespreking. Er zijn vervolgens in het tweede half jaar een aantal gesprekken gevoerd intern en met stakeholders, zoals de provincie Zuid-Holland. Dit heeft nog niet tot een definitief voorstel geleid voor een vervolgaanpak. In het eerste kwartaal van 2023 wordt een voorstel voorgelegd aan het Ambtelijk Overleg over een vervolgaanpak voor het versterken van het mkb in lijn met de

		geactualiseerde Strategisch Agenda die in mei 2023 vastgesteld wordt. Verder is in het najaar van 2022 een bijdrage vanuit de bijdrageregeling EV toegekend aan: Platform Digitalisering mkb – een online platform waarop alle publieke en commerciële regelingen op het gebied van digitalisering in Zuid-Holland te vinden zijn en het ontwikkelen van digitaal cursusaanbod op de thema's online vindbaarheid en cyberweerbaarheid.
--	--	--

Doelstelling: Ruimte om te werken

Acties in 2022	Status	Toelichting
Uitvoering van regionale Strategie Werklocaties: we zorgen voor regionale afstemming, bijvoorbeeld op het gebied van Hogere Milieu Categorie (HMC) en watergebonden terreinen, gebiedsvisies en transformatieopgaven.		Uitvoering van regionale Strategie Werklocaties met als doel het sturen op de voorraad van kantoren, detailhandel en bedrijfsruimte in regio, zowel kwantitatief als kwalitatief. Door: - het vaststellen van de regionale strategie bedrijventerreinen en deze aan te bieden aan de provincie Zuid-Holland. - het vaststellen van de regionale programmering kantoren en deze aan te bieden aan de provincie Zuid-Holland. - het organiseren van regionale afstemming over detailhandel: drie adviesaanvragen in 2022.
We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.		Er is gebiedsgericht gewerkt aan verscheidene werklocaties van regionaal belang door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen, zoals bij gemeente Vlaardingen (meewerken aan realisatie gebiedsvisie Rivierzone), gemeente Westland (meewerken aan ruimtelijk-economische uitgangspunten voor de gebiedsuitwerking Greenport 2.0.) en gemeente Barendrecht (bijdrage aan Dutch Freshport).
We werken verder aan de aanpak voor Next Economy bedrijventerreinen, waarbij langs een aantal inhoudelijke aandachtsgebieden (mobiliteit/CO2, energie, circulariteit, informatie, personeel, financieringsvraagstukken) externe expertise en projectbijdragen beschikbaar worden gesteld voor kleinere en grotere opgaven. Het aandachtsveld Energie is daarbij de praktische uitwerking van de Regionale Energie Strategie op bedrijventerreinen.		Er is met de aanpak voor Next Economy bedrijventerreinen externe expertise en projectbijdragen beschikbaar gesteld. Er zijn vier projectbijdragen verleend: aan gemeenten Nissewaard (circulair en energie), Capelle aan den IJssel (klimaatadaptatie), Pijnacker-Nootdorp (energie, circulair en mobiliteit).

Doelstelling: Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor

Acties in 2022	Status	Toelichting
Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.		De gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Nissewaard zijn in 2022 financieel ondersteund voor het sfeergebied Wereldhaven. Het project spitste zich toe op samenwerking rond het themajaar 150 jaar Nieuwe Waterweg. Daarnaast is er inhoudelijk meegedacht met gemeenten over projectideeën.
Opnemen van groene en blauwe kwaliteit in de integrale ontwikkelplannen voor verstedelijking.		In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH dringt daarom bij de provincie Zuid-Holland aan op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving.
Zorgen voor verbinding / informatiedeling tussen het regionale netwerk Vrijetijdseconomie en de Bestuurlijke Tafel Groen Blauwe Leefomgeving.		Relevante informatie is gedeeld met het regionale netwerk, zoals het rapport bekostiging groen en blauw.
Faciliteren en ondersteunen van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie.		Vanwege beperkte ambtelijke inzet vanuit de MRDH is het netwerk minder vaak bij elkaar geweest.

Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

Acties in 2022	Status	Toelichting
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie. We zoeken hier samen met partners naar mogelijkheden voor het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.		De inzet van de MRDH is gericht op o.a. Verstedelijkingsalliantie en de Hoekse Lijn-samenwerking. Hierbij ligt onze focus op de ontwikkeling en bereikbaarheid van de stationsknopen. De MRDH heeft daarnaast diverse gemeenten ondersteund bij hun aanvragen voor Rijksgelden Woningbouwimpuls (WBI) en Versnelling infrastructuur.
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde locaties. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station		De meerwaarde van de MRDH komt naar voren bij opgaven zoals campusontwikkeling rond De Stationstuinen (Barendrecht), Ontwikkeling OV halte centrum Spijkenisse, de

LansingerlandZoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel. In deze integrale plannen dient groene en blauwe kwaliteit opgenomen te worden (zie de doelstelling 'Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor').		Poort naar de Hollandse Duinen (Wassenaar) en de bekostiging van groen-blauwe opgaven (onderzoek in samenwerking met Midden-Delfland).
--	--	--

Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

Acties in 2022	Status	Toelichting
Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.		Er zijn vijf ambtelijke bijeenkomsten en vier bestuurlijke bijeenkomsten georganiseerd. Hierin is kennis gedeeld over verscheidene onderwerpen binnen het thema energietransitie. Bovendien is het netwerk energie als platform gebruikt om over de regionale energiestrategie Rotterdam-Den Haag af te stemmen. Door de nadruk op de regionale energiestrategie is de vraag ontstaan of de rol van MRDH als organisator van het overleg nog gewenst is. Deze vraagstelling is meegenomen in de actualisatie van de Strategische Agenda met het voorstel om de rol van de MRDH af te bouwen.

 Project loopt volgens begroting

 Project loopt niet volgens begroting

2.3.3 Wat heeft het gekost?

Programma 3 Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2022	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022	Primaire begroting 2022	Realisatie 2021
Lasten					
Subtotaal programmakosten	2.865.671	-644.701	3.510.372	4.299.539	2.036.322
Subsidie InnovationQuarter	872.500	0	872.500	0	872.500
Subsidie YES! Delft	410.417	0	410.417	118.750	285.000
Subtotaal directe kosten personeel	867.175	-100.251	967.426	967.426	850.222
Totaal lasten	5.015.764	-744.951	5.760.715	5.385.715	4.044.044
Baten					
Inwonerbijdrage	5.297.733	68.268	5.229.465	5.229.465	5.180.819
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	44.099	6.599	37.500	37.500	38.083
Overige inkomensoverdrachten provincie	10.000	10.000	0	0	0
Totaal baten	5.351.832	84.867	5.266.965	5.266.965	5.218.901
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	336.069	829.819	-493.750	-118.750	1.174.857
<i>Onttrekking aan Egalisatiereserve EV</i> Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-118.750	375.000	-493.750	-118.750	-285.000
Gerealiseerd resultaat	454.819	454.819	0	0	1.459.857

Samengevat is uit bovenstaande tabel op te maken dat het positieve saldo van baten en lasten ten opzichte van de begroting € 829.819 voordelig bedraagt. Dit bedrag bestaat uit de volgende onderwerpen:

Lasten

- Onderbesteding op programmakosten (op basis van projectvoortgang) € 644.701
- Onderbesteding directe kosten personeel € 100.251

Baten

- Hoger deel inwonerbijdrage op programma vanwege onderbesteding overhead EV € 68.268
- Extra baten overige inkomensoverdrachten € 16.599

Totaal € 829.819

Hierna volgt een uitgebreide verschillenanalyse.

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2022 en realisatie 2022

Lasten

Er is binnen dit programma in 2022 € 744.951 minder besteed aan lasten dan begroot. In de volgende tabel is een verschillen-analyse opgenomen per onderwerp:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Begroting 2022</i>	<i>Realisatie lasten 2022</i>	<i>Verschil 2022</i>
1	Programmakosten	€ 3.510.372	€ 2.865.671	€ 644.701
	<i>Waarvan bestedingen op grond van voortgang projecten Bijdrageregeling</i>		€1.998.886	
	<i>Waarvan bestedingen projectontwikkeling</i>		€ 866.785	
2	Subsidie InnovationQuarter	€ 872.500	€ 872.500	€ 0
3	Subsidie YES!Delft	€ 410.417	€ 410.417	€ 0
4	Directe kosten personeel	€ 967.426	€ 867.175	€ 100.251
	Totaal	€ 5.760.715	€ 5.015.764	€ 744.951

Ad 1 Programmakosten – Bijdrageregeling EV

Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2020 (Bijdrageregeling EV) is in 2022 ten laste van het programmabudget voor € 2.569.394 aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat:

Onderwerp	Besluit bestuurscom- missie EV	Ontvangende gemeente	Bedrag (€)
Onderwerp: Campusprogramma/ LLO			
Projectbijdrage Zorg Innovatie Academie: LLO	9-2-2022	Vlaardingen	148.550
Dutch Fresh Port Campus, thema verslogistiek	12-10-2022	Barendrecht	320.000
Dutch Fresh Port Werkt! Leven lang Ontwikkelen binnen de AGF	12-10-2022	Barendrecht	220.000
Let's change the face of food waste (LLO)	12-10-2022	Rotterdam	265.480
Biotech Campus Delft, Op weg naar een brede onderwijs-campus	12-10-2022	Delft	425.000
		Totaal onderwerp	1.379.030
Onderwerp: Digitalisering			
Digitalisering MobilityHUB Dutch Fresh Port	12-10-2022	Barendrecht	410.000
Platform Digitalisering MKB	12-10-2022	Den Haag	215.000
RoboCrops Vliegende Start	14-12-2022	Westland	375.000
Quantum ecosysteem Zuid-Holland, bouwen aan een sterk regionaal ecosysteem	14-12-2022	Delft	100.000
		Totaal onderwerp	1.100.000
Onderwerp: Werklocaties (Next Economy bedrijventerreinen)			
	25-5-2022	Pijnacker-Nootdorp	35.000
	25-5-2022	Nissewaard	25.000

	25-5-2022	Capelle aan den IJssel	16.500
	25-5-2022	Hellevoetsluis	13.864
		Totaal onderwerp	90.364
Totaal verleend op alle onderwerpen			2.569.394

De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft binnen de programmakosten economisch vestigingsklimaat voor € 2.569.394 aan projectbijdragen verleend. De in 2022 verantwoorde last van € 1.988.886 houdt naast bevoorschotting en afrekening ook rekening met de daadwerkelijke voortgang van de projecten. Het financiële verloop van de tot en met 2022 verleende projectbijdragen aan gemeenten is als volgt:

Jaar	Verleend t/m 2022	Bevoorschot en afgerekend t/m 2021	Vrijval t/m 2021	Nog te bevoorschotten en af te rekenen t/m 2021	Bevoorschot en afgerekend 2022	Vrijval 2022	Nog te bevoorschotten en af te rekenen t/m 31-12-2022	Correctie bestedingen *
2015	1.892.340	1.841.069	51.271	0	0	0	0	
2016	2.394.654	2.226.822	167.832	0	0	0	0	
2017	2.200.000	1.910.177	289.823	0	0	0	0	
2018	3.044.850	2.598.303	188.257	258.290	45.690	6.600	206.000	
2019	2.143.219	1.633.219	0	510.000	220.000		290.000	
2020	2.549.000	1.983.200	0	565.800	-11.895	23.895	553.800	
2021	2.388.064	543.600	0	1.844.464	1.175.893		668.571	
2022	2.569.394				523.091		2.046.303	829.851
Totaal	19.181.521	12.736.389	697.184	3.178.555	1.952.779	30.495	3.764.674	4.594.525

* vanwege het voorgeschreven baten en lasten stelsel, waarbij de lasten de daadwerkelijk projectvoortgang dienen te volgen, zijn de lasten in boekjaar 2022 per saldo verlaagd met € 829.851 en op de balans geboekt (saldo bestaat uit € 1.568.391 Vooruitbetaalde projectbijdragen en € 738.540 nog te betalen projectbijdragen). Voor de juiste balanspositie per jaareinde dient de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met dit bedrag te worden verhoogd.

Per jaareinde dient € 4.594.525 beschikbaar te zijn voor bevoorschotting en afrekening van tot en met 2022 verleende bijdragen. Hiervoor is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat beschikbaar. Zie verder de toelichting bij de reserves.

Ad 1 Programmakosten – Projectontwikkeling

Binnen het onderdeel programmakosten is er aan projectontwikkeling € 866.785 besteed. Samen met de verleende projectbijdragen aan gemeenten van € 2.569.394 is er voor € 3.436.179 aan verplichtingen aangegaan ten laste van het jaarbudget van € 3.510.372. Dat betekent een beperkte onderuitputting van het budget van € 74.193. Het betreft enerzijds een aantal opdrachten waarvan het de verwachting was dat deze in 2022 afgerond zouden worden maar die een doorloop kennen naar 2023 (o.a. ondersteuning strategie bedrijventerreinen). Anderzijds waren er opdrachten waarvoor de kosten uiteindelijk lager waren (o.a. campusambassadeur).

Ad 2 Subsidie InnovationQuarter

De begrote subsidie aan InnovationQuarter van € 872.500 is volledig besteed.

InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio met betrekking tot versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Voortbouwend op de samenwerking van de afgelopen jaren heeft IQ in 2022 ingezet op 3 pijlers: Innoveren, Secretariaat Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en het Investor Relations Programma (Internationaliseren).

Ad 3 Subsidie Yes!Delft

De begrote subsidie aan YES!Delft (jaarschijf 2022) van € 410.417 is volledig besteed. Het betreft de afronding van het project City of the Future (tot en met mei 2022: € 118.750, betreft 5 maanden van 2-jarige subsidie van € 570.000) en de start van het project Region of the Future (vanaf juni 2022: € 291.667, betreft 7 maanden van 3-jarige subsidie van € 1.500.000). Zie ook de inhoudelijke toelichting op de samenwerking met YES!Delft bij Wat wilden we bereiken? en Wat is er voor gedaan?

Ad 4 Directe kosten personeel

De hier verantwoorde onderbesteding van € 100.251 wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot, een openstaande vacature en een gedeeltelijk detachering van een medewerker bij een aangesloten gemeente.

Baten

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat bedraagt in de begroting 2022 € 6.648.448 en is conform begroting gerealiseerd. Deze inwonerbijdrage wordt deels verantwoord binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (€ 5.297.733) en is voor het overige deel beschikbaar als dekking voor de aan Economisch Vestigingsklimaat gerelateerde overhead (€ 1.350.715, zie hoofdstuk 2.4). Vanwege onderbesteding op de overhead (zie hoofdstuk 2.4) is binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat een groter deel van de inwonerbijdrage verantwoord (€ 68.268 meer baten gerealiseerd dan begroot).

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Betreft voor € 39.099 de afname van gemeenten van gegevens over detailhandel op basis van licentie overeenkomsten. Realisatie nagenoeg gelijk aan begroting van € 37.500. Daarnaast is er voor € 5.000 een bijdrage van de gemeente Midden-Delfland ontvangen voor een onderzoek naar de bekostiging van groen en blauw.

Reserves

De begrote reserve-onttrekking van € 493.750 bestaat uit twee delen:

- € 118.750 ter dekking van de jaarschijf 2022 van de begrotingspostsubsidie voor het project City of the Future (2020-2022) aan YES!Delft. Deze subsidie is conform begroting gerealiseerd in 2022, de begrote reserve onttrekking wordt daardoor ook gerealiseerd.
- € 375.000 ter dekking van het verhogen van het budget voor het verlenen van projectbijdragen aan gemeenten. Hiervoor is conform begroting een bijdrage verleend aan een project op het gebied van digitalisering van de tuinbouw van de gemeente Westland: RoboCrops, Vliegende Start. Dit budget is ook bedoeld om de jaarlasten (projectvoortgang) mee te dekken. Op basis van projectvoortgang worden de werkelijke lasten geboekt. Een bijdrage uit de reserve was niet nodig om de exploitatiekosten te dekken.

Toelichting verloop en bestemming Egalisatiereserve EV

De Egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2022 (na resultaatbestemming jaarrekening 2021) uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2021 verleende projectbijdragen	€ 4.054.512
Meerjarige afspraken YES!Delft 2020-2022	€ 118.750
Nog concreet te bestemmen voor medio 2024	€ 1.334.645
Saldo 1 januari 2022	€ 5.507.907

Van het nog concreet te bestemmen bedrag is in 2022 € 375.0000 bestemd voor een project op het gebied van digitalisering van de tuinbouw: RoboCrops, Vliegende Start van de gemeente Westland. Er resteert dan nog een bedrag van € 959.645 aan concreet te bestemmen bedrag. De meerjarige afspraken YES!Delft 2020-2022 zijn afgerond en deze post is onttrokken aan de reserve, er resteert daarna een reservesaldo van € 5.389.157. Per 31 december 2022 bestaat de reserve dan uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2022 verleende projectbijdragen	€ 4.594.525
Nog concreet te bestemmen voor medio 2024	€ 959.645
Benodigd saldo 31 december 2022	€ 5.554.170
Werkelijk saldo 31 december 2022	€ 5.389.157
Tekort	€ 165.013

Voorstel Resultaatbestemming

Het gerealiseerde resultaat over het boekjaar 2022 bedraagt € 454.819. Voorstel is om hiervan € 165.013 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2022 aan te vullen. Dan resteert er een nog te bestemmen resultaat van € 289.806.

Dit resultaat bestaat uit de volgende posten:

Onderbesteding programmabudget (budget minus verleende bijdragen en lasten projectontwikkeling)	€ 74.193
Onderbesteding personele kosten op het programma	€ 100.251
Extra niet begrote inkomsten provincie en gemeenten	€ 16.599
Onderbesteding op overhead	€ 68.268
Vrijval lagere vaststelling bijdragen in 2022	€ 30.495
Totaal	€ 289.806

Voorgesteld wordt dit bedrag toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen twee jaar een concrete bestemming voorstelt.

De Egalisatiereserve EV bestaat na deze voorgestelde resultaatbestemming uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2022 verleende projectbijdragen	€ 4.594.525
Nog concreet te bestemmen voor medio 2024	€ 959.645
Nog concreet te bestemmen voor medio 2025	€ 289.806
Saldo 1 januari 2023	€ 5.843.976

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2021 en realisatie 2022

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

Lasten

De realisatie van de lasten was in 2022 € 972.000 hoger ten opzichte van 2021. Dit bestaat uit de volgende onderwerpen:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Realisatie 2022</i>	<i>Realisatie 2021</i>	<i>Vershil</i>
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€1.999.000	€ 1.151.000	€ 848.000
2	Programmakosten - overig	€ 867.000	€ 885.000	€ 18.000 -/-
3	Subsidie InnovationQuarter	€ 873.000	€ 873.000	€ 0
4	Subsidie YES!Delft	€ 410.000	€ 285.000	€ 125.000
5	Directe kosten personeel	€ 867.000	€ 850.000	€ 17.000
	Totaal	€ 5.016.000	€ 4.044.000	€ 972.000

Toelichting grootste verschillen:

Programmakosten-Bijdrageregeling EV

Het betreft veelal meerjarige projecten waarvan de bestedingen de projectvoortgang volgen. De bestedingen fluctueren daardoor ook tussen de jaren.

Subsidie YES!Delft

Het in juni 2022 gestarte subsidieproject Region of the Future kent een jaarlast van € 500.000. De vorige subsidie City of the Future, die van juni 2020 tot juni 2022 liep, betrof een kleiner project en kende een lagere jaarlast van € 285.000. Per saldo daarom een hogere last in 2022.

Baten

De realisatie van de baten was in 2022 € 133.000 hoger dan in 2021. Dit heeft te maken met de gestegen inwonerbijdrage in de begroting 2022 ten opzichte van de begroting 2021.

2.4 Overzicht overhead

2.4.1 Wat hebben we gedaan?

Zie paragraaf 3.4.2 Bedrijfsvoering voor een toelichting over de werkzaamheden.

2.4.2 Wat heeft het gekost?

Overhead (euro's)	Realisatie 2022	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022	Primaire begroting 2022	Realisatie 2021
Lasten:					
Personele overhead Va	3.311.404	218.637	3.092.767	2.837.181	2.947.855
Materiële overhead Va	2.037.658	-401.542	2.439.200	2.439.200	2.005.507
	5.349.062	-182.905	5.531.967	5.276.381	4.953.362
Personele overhead EV	841.301	32.118	809.183	809.183	818.879
Materiële overhead EV	509.414	-100.386	609.800	609.800	501.377
	1.350.715	-68.268	1.418.983	1.418.983	1.320.256
Totaal lasten	6.699.777	-251.173	6.950.950	6.695.364	6.273.618

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

De overhead laat een onderschrijding zien van € 251.173 ten opzichte van de begroting. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 501.928 op de materiële overhead, dat wordt veroorzaakt door activiteiten die doorschuiven in de tijd, activiteiten die lager zijn uitgevallen dan begroot en meevallers. De personele overhead salarislasten kent een negatief saldo van € 250.755 dat grotendeels wordt veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures en personele knelpunten. Hierdoor bleek tijdelijk extra ondersteuning noodzakelijk. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 747.630 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 496.875 positief.

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

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Realisatie 2022	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022	Primaire begroting 2022	Realisatie 2021
Onttrekking fonds BDU	5.349.062	-182.905	5.531.967	5.276.381	4.953.362
Inwonersbijdrage EV	1.350.715	-68.268	1.418.983	1.418.983	1.320.256
Totale dekkingsbron	6.699.777	-251.173	6.950.950	6.695.364	6.273.618
Resultaat voor reservemutaties	0	0 0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0

De kosten voor de personele en materiële overhead worden voor zover deze betrekking hebben op verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit/Va) gedekt vanuit de BDU. Voor zover deze kosten betrekking hebben op de versterking van het economisch vestigingsklimaat worden deze kosten gedekt vanuit de inwonersbijdrage. Door een onderbesteding van € 251.173 op de overhead is er minder dekking nodig.

Indicatoren

	Taakveld	Indicator	Realisatie 2022	Begroting 2022
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,039 fte per 1.000 inwoners	0,037 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,036 fte per 1.000 inwoners	0,036 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 4,72 per inwoner	€ 5,02 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	9,77% van de totale loonsom	7,48% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	1,17% van de totale lasten	1,14% van de totale lastenbegroting

Ad 1) De formatie bedroeg in 2022 92,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2021 2.400.162 (begroting 2022).

Ad 2) De bezetting bedraagt per 31 december 2022 87,0 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 2021 2.400.162 (begroting 2022).

Ad 3) De totale apparaatskosten bedroegen in 2022 € 11.334.857 (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en totale overhead). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2021 2.400.162 (begroting 2022).

Ad 4) De totale loonsom bedraagt in 2022 € 8.787.784 (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en personele overhead). De externe inhuur bedraagt in 2022 € 858.744. Voor 27% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH-gemeenten.

Ad 5) De overhead bedraagt in 2022 € 6.699.777 (zie het overzicht Overhead in dit hoofdstuk). De totale lasten bedragen in 2022 € 573.214.128 (zie Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten). De lasten worden gefinancierd uit de BDU voor de Vervoersautoriteit en uit de inwonerbijdrage bij Economisch Vestigingsklimaat.

-0-0-0-

Hoofdstuk 3

Paragrafen

-0-0-0-

3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het begrip 'weerstandsvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt.

Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Beleidsnota

Het algemeen bestuur heeft op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vastgesteld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen. Voor de structurele inventarisatie en beheersing van (mogelijke) risico's bij infrastructurele projecten waarbij de MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert, maakt MRDH gebruik van de applicatie RISKID.

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 van het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen. Dit risico is met de vaststelling van zogenaamde uittreedregels komen te vervallen. Op 12 juli 2019 stelde het algemeen bestuur de 'Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014' vast. Daarin staat opgenomen dat bij uittreding een uittreedsom wordt bepaald: het bedrag dat de uittredende deelnemer dient te betalen aan de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH) en dat bestaat uit de schade die de GR MRDH lijdt als gevolg van de uittreding. Het aanhouden van een aparte reserve is daardoor niet meer nodig.

Risico's programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

De taken voor verkeer en vervoer worden in hoge mate (>99%) gefinancierd met rijksmiddelen. Omdat deze middelen, voor zover ze nog niet besteed zijn worden beschouwd als vreemd vermogen, kan er geen risicoreserve worden opgebouwd van deze middelen.

Afname reizigers openbaar vervoer

Het openbaar vervoer, één van de kerntaken van de Metropoolregio, is door de COVID-19-pandemie hard geraakt. Er is sprake van een forse daling van de reizigersinkomsten. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de metropoolregio opbrengstverantwoordelijk zijn. Vanaf het jaar 2020 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders om het openbaar vervoer met financiële middelen enigszins te ontzien. Deze afspraken hebben geleid tot een beschikbaarheidsvergoeding in de jaren 2020, 2021 en 2022 en een Transitievergoeding in 2023.

Met het (langzaam) naar de achtergrond verdwijnen van de pandemie zal in de eerste helft van 2023 duidelijker worden welke structurele effecten COVID-19 heeft op de OV-sector. De voorbereidingen zijn getroffen om gezamenlijk met de vervoerders en andere betrokkenen begin 2023 een inzicht te hebben in de snelheid van het herstel van de reizigersgroei en waar nodig voorstellen te doen aan het bestuur hoe met eventuele effecten om te gaan.

Financiering OV-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury) gemeld, financiert de MRDH de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven. 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 maandenlijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

Ook financiert de MRDH op grond van de verordening Bussenleningen investeringen in bussen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor concessie houdende vervoerbedrijven voor de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de aangepaste begroting 2022 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in € 31 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 € 28 miljoen.

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

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.138.464.196	1.278.434.981	1.446.878.196	1.508.360.864	1.524.512.386	1.512.203.444
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.273.325.958	1.359.119.825	1.471.204.808	1.485.384.557	1.508.596.422	1.476.679.262
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	827.661.873	883.427.887	956.283.126	965.499.962	980.587.674	959.841.520
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	310.802.323	395.007.094	490.595.070	542.860.902	543.924.711	552.361.924
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	24.864.186	31.600.568	39.247.606	43.428.872	43.513.977	44.188.954
Netto/gewogen risico (ondergrens € 30 miljoen)	28.000.000	31.600.568	39.247.606	43.428.872	43.513.977	44.188.954
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	27.000.000	28.000.000	31.600.568	39.247.606	43.428.872	43.513.977
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.200.431	7.303.465	8.152.654	8.823.576	9.024.492	9.040.410
Toevoeging opslag aan risicoreserve*	1.000.000	3.600.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	6.200.431	3.702.898	505.616	4.642.309	8.939.387	8.365.433

Samenvatting weerstandsvermogen ratio jaarrekening 2022:

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

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV-bedrijven: € 28.000.000
 Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV-bedrijven: € 28.000.000

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

Weerstandsvermogen ratio: 1 (voldoende)

Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2022 is bereikt. Er is op dit moment geen dekkingstekort op de te bereiken reserve. Het meerjarenbeeld geeft aan dat er vanaf 2023 toevoegingen aan de reserve nodig zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Vennootschapsbelasting

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

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarbij we voor de vennootschapsbelasting de jaren 2016 en 2017 hebben kunnen afronden. Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. De Rijksbelastingdienst heeft de jaren 2018 t/m 2021 inmiddels conform de afgesproken bestendige gedragslijn afgehandeld. De hernieuwde aanslagen zijn inmiddels ontvangen. Dit betekent dat er geen rekening meer hoeft te worden gehouden met een structurele afdracht van € 1,75 miljoen per jaar en dit bedrag dus beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in de regio. Het jaarlijks af te dragen bedrag wordt geschat op minder dan € 500.

Kengetallen

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

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

Kengetallen	2022	2021
Netto schuldquote	175,9%	165,7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-5,3%	-5,1%
Solvabiliteitsratio	2,1%	2,2%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,4%	0,5%
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 zijn 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 zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury) nader beschouwd.

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

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringsen

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;
- f. maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

Gronden

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

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

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is huisvesting van de ambtelijke organisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag 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 € 1,2 miljoen. In 2019 is er geïnvesteerd in het parkeerterrein op de Westersingel. Deze investeringen wordt in 10 jaar 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 Stadsbestuur Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuw meubilair worden aangeschaft tot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. In 2019 heeft vervanging van de hardware plaatsgevonden op basis van huur contracten waardoor geen afschrijvingslast ontstaat. Noodzakelijke eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem) zijn ten laste gebracht van de hiervoor ingestelde Reserve Interne kwaliteitsverhoging.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in 3 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.

In 2019 is er geïnvesteerd in meubilair en het terras. In 2022 is in het kader van “Het Nieuwe Werken” geïnvesteerd in kantoormeubilair en in de vergaderfaciliteiten.

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 vijf 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 2022 bedraagt € 0.

3.3 Financiering en treasury

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

Financiële positie

De financiële positie per begin en ultimo 2022 laat zich als volgt becijferen:

Balans en financiering		
	31-dec-22	31-dec-21
Beschikbaar op lange termijn		
Eigen vermogen	33.843.976	32.507.907
Schulden op lange termijn	1.039.232.364	1.054.909.811
Benodigd op lange termijn	<u>1.073.076.340</u>	<u>1.087.417.718</u>
Materiële vaste activa	976.683	1.006.635
Financiële vaste activa	1.038.465.199	1.054.926.103
	<u>1.039.441.881</u>	<u>1.055.932.738</u>
Financieringsoverschot	<u><u>33.634.459</u></u>	<u><u>31.484.980</u></u>
Te weten		
Vlottende activa	544.457.175	411.716.233
Vlottende passiva	510.822.716	380.231.253
Werkkapitaal	<u><u>33.634.459</u></u>	<u><u>31.484.980</u></u>

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2022 is toegenomen met een bedrag van € 2,1 miljoen.
In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

<i>Staat van herkomst en besteding middelen</i>		
Beschikbaar gekomen uit		
Onttrekking Egalisatiereserve EV		118.750-
Nog te bestemmen resultaat 2022		454.819
Toevoeging risicoreserve financieringen		1.000.000
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering		187.261
Ontvangen waarborgsommen		781.250
Aangetrokken leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven		16.458.697-
		14.154.117-
Besteed aan		
Verstrekte leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven	16.460.904-	
Investerings	157.309	
		-16.303.595
Toename werkkapitaal		
		2.149.478

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 2021. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen en richtlijnen.

De belangrijkste interne regelgeving omvat:

- Treasurystatuut 2021
- Mandaatbesluit treasuryfunctie MRDH
- Verordening Bussenleningen 2017
- Financiële Verordening MRDH 2015

Hierin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen, bevoegdheden en administratieve organisatie. Het Treasurystatuut is in 2020 aangepast en geldt in 2022.

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

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

Financiering railinvesteringen

De MRDH financiert de activa en nieuwe investeringen voor railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Voorheen financierden de gemeenten Den Haag en Rotterdam deze vervoerders. De rechtstreekse financiering door de MRDH zorgt ervoor dat, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar blijven voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet. De uitstaande leningen financiert de MRDH door voor eenzelfde bedrag en looptijd leningen aan te gaan. Dit doet de MRDH om een renterisico uit te sluiten.

Bussenleningen

De MRDH financiert bussen op basis van de Verordening busleningen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven voor de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

Net als bij de financiering van de railinvesteringen wordt voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal 60 basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet. Ook voor de busleningen geldt dat de MRDH deze leningen financiert door voor eenzelfde bedrag en looptijd leningen aan te gaan.

Voor meer informatie over de wijze waarop de risicoreserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 3.1). Per bedrijf zijn de verstrekte leningen en borgstellingen als volgt te specificeren:

	Stand per 1-1-2022		Opgenomen gelden		Aflossingen		Stand per 31-12-2022	
HTM leningen	€	522.200.000	€	56.165.000	€	19.914.285	€	558.450.715
RET leningen	€	489.751.738	€	34.000.000	€	80.783.798	€	442.967.940
EBS leningen	€	42.973.364			€	5.927.823	€	37.045.541
Totaal leningen	€	1.054.925.102	€	90.165.000	€	106.625.906	€	1.038.464.196
HTM borgstellingen	€	-			€	-	€	-
RET borgstellingen	€	104.000.000			€	4.000.000	€	100.000.000
Totaal borgstelling	€	104.000.000	€	-	€	4.000.000	€	100.000.000

Schatkistbankieren

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

Uitzettingen

De MRDH had ultimo 2022 een belegd vermogen van € 1.425,0 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

Leningen regionale OV-bedrijven	€ 1.038,5 miljoen
Rekening-courant 's Rijks schatkist	€ 286,5 miljoen
Deposito's Rijks schatkist	€ 100,0 miljoen
Liquide middelen	€ 50 duizend

Totaal	€ 1.425,0 miljoen
	=====

Het ultimo 2022 uitgezette bedrag aan regionale OV-bedrijven bedroeg € 1.038,5 miljoen, waarover een bedrag van € 17,8 miljoen aan rentebaten is gerealiseerd. Het opgenomen bedrag ultimo 2022 bedroeg € 1.038,4 miljoen, waarvoor een bedrag ad € 10,6 miljoen aan rentelasten is gerealiseerd. Het verschil tussen de rentebaten en de rentelasten is vrijwel geheel te verklaren door de marktconformiteitsopslag op de leningen.

Deze marktconformiteitsopslag wordt deels toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie voor de opbouw van deze reserve hoofdstuk 3.1 paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. Het restant wordt toegevoegd aan de BDU gelden.

Binnen het schatkist hebben wij een deposito afgesloten met een looptijd van 6 maanden. Dit om binnen de wettelijke kaders wat extra middelen te kunnen generen. Begin mei 2023 valt deze deposito vrij en vloeien de middelen weer terug in de schatkist.

Renterisicobeheer

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

Renterisico-norm en renterisico's	
Bedragen x € 1.000	
2022	
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	90.165
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	90.165
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-
5. Betaalde aflossingen	106.626
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-
Renterisiconorm	
8. Begrotingstotaal	586.000
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	117.200
Toets renterisiconorm	
10. Renterisiconorm	117.200
7. Renterisico op vaste schuld	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	117.200

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, moet de MRDH zijn toezichthouder hiervan op de hoogte stellen en een plan voorleggen om het daaropvolgende kwartaal weer aan de gestelde limiet te voldoen. Deze limiet werd in 2022 niet overschreden.

Kasgeldlimiet 2022					
Bedragen x € 1.000			kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3
Vlottende korte schuld	Maand 1				
	Maand 2				
	Maand 3				
Vlottende middelen	Maand 1	247.070	228.999	333.180	345.170
	Maand 2	195.495	168.010	293.836	328.611
	Maand 3	262.024	355.517	383.080	320.039
Netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)	Maand 1	247.070	228.999	333.180	345.170
	Maand 2	195.495	168.010	293.836	328.611
	Maand 3	262.024	355.517	383.080	320.039
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		234.863	250.842	336.699	331.273
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld(-)/ vlottende middelen(+)		234.863	250.842	336.699	331.273
Toegestande kasgeldlimiet		48.052	48.052	48.052	48.052
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		282.915	298.894	384.751	379.325
Begrotingstotaal (*)	586.000				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,2%				
Kasgeldlimiet	48.052				
* totaal bedrag van de baten					

Kredietrisico

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

In het treasurystatuut van de MRDH en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de MRDH zijn 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. Verder moet de rating door tenminste twee ratingbureaus zijn afgegeven. Standard & Poor's, Moody's en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

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

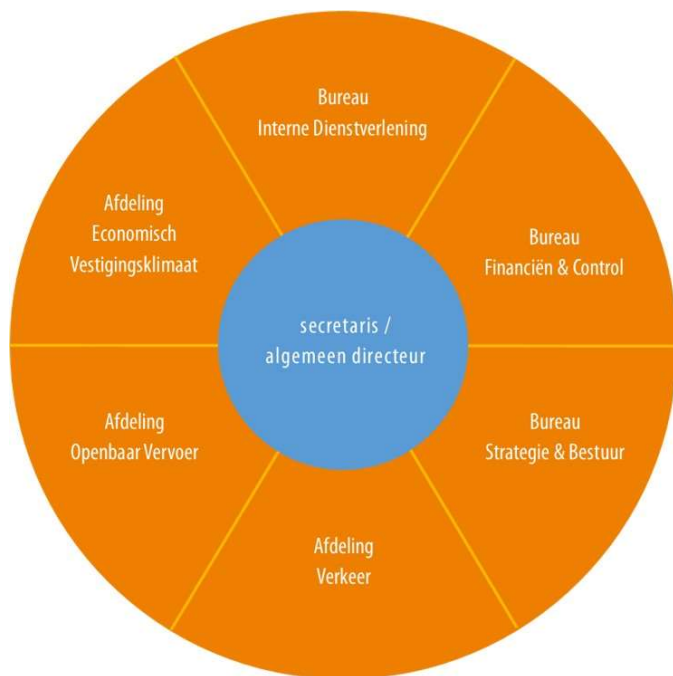
Voor de verstrekte leningen aan regionale OV-bedrijven is op basis van een daartoe uitgevoerde analyse een specifiek daarop toegesneden risicobeheer van toepassing. Dit wordt in hoofdstuk 3.1 (weerstandsvermogen en risicobeheersing) nader toegelicht.

3.4 Bedrijfsvoering

3.4.1 MRDH-organisatie

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

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie en geeft leiding aan vijf managers. En vervult daarbij zelf het management van BID. De verdeling van de salarislasteren van de secretaris-algemeen directeur is gelijk aan de verdeling van de salarislasteren van alle staffuncties. Dit betekent dat de salarislasteren voor 20% ten laste komen van de inwonerbijdrage EV en 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

Binnen de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 52 fte. Het aantal fte is daarmee met 3 gestegen ten opzichte van 2021. Dit komt door een structurele toevoeging van de functies adjunct openbaar vervoer, adjunct manager verkeer en tactisch concessiemanager. Bij de start van de adjuncten en de tactisch concessiemanager (in 2019) is uitgesproken te ambiëren dat de inzet tijdelijk (3 jaar) en dus eindig is. Argument hiervoor was dat de doorontwikkeling van de organisatie zou leiden tot een grotere taakvolwassenheid van de individuele medewerkers waardoor de managerial aandacht afnemend zou zijn. De MRDH organisatie heeft – bestuurlijk onderstreept in de inzet voor de vernieuwde Strategische Agenda – geconcludeerd dat eindigheid van de functies niet te verwachten en onwenselijk is. Het blijvend investeren

en acteren in het omliggende netwerk van gemeenten en andere partners op managementniveau, naast de inzet van betrokken medewerkers, is onlosmakelijk verbonden met de koers die vanuit MRDH de komende jaren wordt gevaren. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

Binnen de afdeling Economisch Vestigingsklimaat staat de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de manager. Dit organisatieonderdeel telt, net als in 2021, 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

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

De MRDH heeft drie afdelingen voor de uitvoering van stafzaken. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, ICT en facilitaire zaken/huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 29,6 fte. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2021. De ambtelijke inzet komt voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutel hoofdstuk 2.4 Overzicht overhead.

Directe salariskosten

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

	Realisatie 2022	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	2.424.283	651.390	3.075.673
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.343.622	-4.011	1.339.611
Economisch Vestigingsklimaat	867.175	100.251	967.426
Totalen	4.635.080	747.630	5.382.710

Aan directe salariskosten is € 747.630 minder besteed dan begroot. Een toelichting per programma is opgenomen in hoofdstuk 2 Programmaverantwoording.

Personele overhead salarislasteren en materiele apparaatslasten.

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

3.4.2 Bedrijfsvoering

Naast de ambtelijke inzet voor de bedrijfsvoering (personele overhead salarislasten) bestaat de overhead van de MRDH-organisatie uit materiële apparaatslasten voor bestuurszaken, ICT/DIV, overige personele lasten, financiën/juridische zaken, huisvesting/facilitaire zaken en communicatie/public affairs. Daarnaast zijn er incidentele apparaatskosten door bijdragen van samenwerkingsverbanden die gebruik maken van faciliteiten van de organisatie en het doorberekenen van overhead aan bepaalde projecten.

Bestuurszaken

In 2022 vonden de gemeenteraadsverkiezingen plaats. Een belangrijke taak voor Bestuurszaken was het ordentelijk begeleiden van de wisseling van het bestuur. Zowel de bestuurscommissies als de adviescommissies bestaan uit veel nieuwe leden, Bestuurszaken heeft hen op een professionele en passende wijze ingewerkt. Daarbij is veel gebruik gemaakt van de inhoudelijke kennis en expertise van de afdelingen Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Naast het inwerken van de commissies is tevens tijd geïnvesteerd in het geven van informatieve presentaties aan de nieuwe gemeenteraden.

Daarnaast is in maart 2022 de tweede tussenevaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling vastgesteld door het Algemeen Bestuur. In deze tweede tussenevaluatie zijn meerdere aanbevelingen opgenomen die de werking van de GR kunnen bevorderen, waaronder aanbevelingen over vernieuwing van het verhaal van de MRDH (door middel van de vernieuwing van de Strategische Agenda), verder optimaliseren van de stroom van stukken richting bestuurders en raadsleden en het verder versterken van de positie van de adviescommissies en raadsleden (mede met behulp van het inwerkprogramma).

ICT/DIV

2022 was een overgangsjaar. Het thuiswerkregime werd losgelaten en we gaan naar een nieuwe hybride werksituatie van deels thuis werken en op kantoor aanwezig zijn. Het kantoorpand is hier inmiddels voor ingericht. Er zijn diverse hybride vergaderruimtes beschikbaar. Hierdoor is de locatie bruikbaar voor de combinatie van vergaderen op afstand en fysiek vergaderen.

De MRDH streeft continu naar verbeteringen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. Onze ambitie is fors groter dan we aan capaciteit kunnen bieden. Hierdoor zijn wel stappen gezet maar is de planning van de Roadmap ICT 2022 niet tot totale uitvoering gekomen. De Pilot SharePoint, waarin onderzocht wordt of je SharePoint kunt gebruiken als gebruikersvriendelijk documentmanagementsysteem is afgerond. Maar met de verdere uitrol hiervan, hebben we een pas op de plaats gemaakt. Door het rapport van de archiefinspectie en de nieuwe regelgeving, die in 2023 in gaat, is voor de komende periode de opgave te bezien of de gekozen prioriteiten gevolgd kunnen blijven worden. Aangezien onze opgaven groter zijn dan we aan capaciteit kunnen bieden, kopen we capaciteit in bij de gemeente Rotterdam op het vlak van informatiemanagement. Deze rol richt zich op het borgen van de keten en werkt aan nieuwe ontwikkelingen binnen het huidige ICT-landschap.

Daarnaast maakt de MRDH gebruik van de dienstverlening van de gemeente Den Haag op het gebied van werkplekondersteuning. De werkplekondersteuning bestaat uit zowel ICT-leveringen als ICT-diensten. Op basis van het contract met Den Haag is gestart met de vervanging van onze hardware. Dit vindt deels in 2022 en 2023 plaats.

Overige personele lasten

Sinds 2017 koopt de MRDH de ambtelijke inzet voor HRM-taken in bij de gemeente Rotterdam. De MRDH heeft geen eigen HRM-medewerkers in dienst. In 2022 is de lijn uit 2021 doorgezet op het vlak van continuïteit in de dienstverlening.

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

In 2022 is de nieuwe manier van werken uitgerold, waarbij een goede balans tussen thuis werken en werken op kantoor centraal staat. Vanuit het MT is veel aandacht besteed aan het welbevinden van de medewerkers, zowel in praktische als in mentale zin.

De tijdelijke thuiswerkvergoeding uit 2021 is in 2022 omgezet in een vaste vergoeding.

In 2022 is gestart met een herijking van de HRM-processen, die in 2023 afgerond zal worden.

Financiën/Juridische Zaken

De jaarrekeningcontrole is belegd bij de Gemeentelijke accountantsdienst van Den Haag.

Daarnaast zijn er extern verschillende juridische adviezen ingewonnen en zijn tegen besluiten bezwaren afgehandeld via de algemene bezwarencommissie.

Tot slot huurde de MRDH-ondersteuning in voor het begeleiden van de ingediende bezwaren met betrekking tot de vennootschapsbelasting, de invulling van het aandeelhouderschap richting de OV-bedrijven en de treasury-activiteit.

Huisvesting/Facilitaire zaken

In het 3^e kwartaal 2022 is het project met betrekking tot het nieuw huisvestingsconcept afgerond. Dit huisvestingsconcept biedt een toekomstbestendige en duurzame huisvesting die de medewerkers van de MRDH-organisatie optimaal ondersteunt in het werk. Het kantoor is een flexibele, inspirerende plek die in het teken staat van verbinding met elkaar zoeken, ontmoeten en samenwerken. Daarnaast biedt het concept de mogelijkheid om hybride te werken voor een optimale werk-privé balans. Bij dit project is rekening gehouden met duurzaamheid (het maximaal gebruiken van aanwezig meubilair).

Net als vorig jaar zijn de 'Vitaliteitsweken' voor alle MRDH-medewerkers georganiseerd. Deze groepslessen en workshops zijn allemaal op kantoor gegeven. Ook is er aandacht geschonken aan de thuiswerkplekken en/of kantoor. Men kon de werkplekcoach inschakelen voor een werkplekcheck, tips etc.

Bijscholing van de bedrijfshulpverleners (EHBO en BHV) hebben plaatsgevonden. Naast bijscholing zijn benodigde middelen nagelopen en indien nodig aangevuld en/of vervangen.

In het najaar van 2022 hebben we, in verband met het aflopen van het contract, opdracht gegeven voor de aankoop van nieuwe koffiemachines. Levering en installatie zal begin 2023 plaats vinden.

Communicatie/Public affairs

In 2022 heeft de jarenlange inzet van lobby om afspraken te maken met het Rijk over investeringen in het openbaar vervoer in de MRDH zijn vruchten afgeworpen: in totaal wordt de komende jaren € 4,8 miljard geïnvesteerd in zowel het hoofdrailnet (de verbinding Leiden – Dordrecht) als het regionaal OV (waaronder investeringen in Rotterdam en Den Haag). Door een slimme inzet van lobby heeft de MRDH op meerdere manieren het belang van investeren in onze regio laten zien. Bijvoorbeeld via werkbezoeken, de Groeiagenda en het leggen van directe contacten tussen onze bestuurders en bewindspersonen. Met een forse investering als resultaat.

Verder zijn in 2022 weer diverse ontmoetingen georganiseerd (bijvoorbeeld de Metropoolcafés en MRDH Live). Dit waren bij uitstek momenten om hernieuwd kennis te maken met elkaar en met waar de MRDH aan werkt. De opkomst bij deze ontmoetingen was wisselend en bleef achter bij de opkomst bij dit soort ontmoetingen voor de coronapandemie. Een duidelijk aanwijsbare verklaring hiervoor is er niet, het lijkt hier om een meer generieke trend te gaan. Er is een evaluatie van MRDH Live uitgevoerd om te kijken hoe dit event in 2023 nog beter ingezet kan worden.

Tenslotte zijn de corporate communicatiemiddelen, zoals het MRDH-journaal en andere presentatiemiddelen en uitingen, actueel gehouden en de investering in monitoring van (social)media werd gecontinueerd. Verder is er hard gewerkt aan het verder op orde brengen van het relatiemanagement en de informatievoorziening aan adviescommissies en gemeenteraden. Tot slot zijn meerdere verhalen gepubliceerd over de onderwerpen die binnen MRDH spelen.

Personele en materiële overhead totaal

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

MRDH TOTAAL OVERHEAD	Realisatie 2022	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022
Personele overhead (salarislasten)	4.152.705	250.755	3.901.950
Bestuurszaken	47.072	- 32.928	80.000
ICT/DIV	563.521	- 131.479	695.000
Overige personele lasten	595.141	- 98.859	694.000
Financiën/Juridische zaken	129.067	-60.933	190.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	935.241	-109.759	1.045.000
Communicatie/Public Affairs	311.419	- 33.581	345.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	0	0	0
Doorbelasting overhead projecten	- 34.389	- 34.389	0
Totalen	6.699.777	- 251.173	6.950.950

Toelichting afwijkingen:

De overhead laat een overschot zien van € 251.173. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 501.928 op de materiële overhead en een negatief saldo op de personele overhead van € 250.755.

Personele overhead (salarislasten)

Er is een overschrijding van € 250.755 op personele overhead (salarislasten). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures en personele knelpunten. Hierdoor bleek tijdelijk extra ondersteuning noodzakelijk. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 747.630 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 496.875 positief.

Bestuurszaken

Aan bestuurszaken is in 2022 € 32.928 minder besteed dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de bestuurlijke vergaderingen en bijeenkomsten deels digitaal en deels fysiek hebben plaatsvonden. Bij de fysieke bijeenkomsten was het, door de opgeheven coronamaatregelen, niet meer noodzakelijk om extern grotere locaties in te huren.

ICT/DIV

De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 131.479. De heeft voornamelijk te maken met het tijdelijk on-hold zetten van de verdere uitrol van SharePoint als gebruikersvriendelijk documentmanagementsysteem (zie 3.4.2 Bedrijfsvoering, onderdeel ICT/DIV). Door de

tijdelijk stopzetting zijn de kosten met betrekking tot inrichting- en aanpassing systemen, hosting, service en licenties lager dan aanvankelijk begroot.

In 2022 is er geïnvesteerd in extra schermen. Door deze investering zijn alle vergaderruimtes hybride en is een combinatie van vergaderen op opstand en fysiek mogelijk gemaakt. In de begroting was rekening gehouden met de bijbehorende afschrijvingslasten.

Overige personele lasten

Aan overige personeelskosten is in 2022 € 98.859 minder besteed dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere lasten op een aantal deelbudgetten. De regeling omtrent de thuiswerkvergoeding is halverwege 2022 gewijzigd. Door deze wijziging zijn de lasten lager uitgevallen. Ook de lasten voor vergoeding woon-werk zijn veel lager dan begroot. Het hybride werken en de definitieve andere abonnementsvorm met De Nederlandse Spoorwegen heeft geresulteerd in lagere lasten. Na de coronajaren is er in 2022 door de MRDH-medewerkers meer gebruik gemaakt van de mogelijkheden op het gebied van opleidingen/trainingen. Echter wel lager dan de beschikbare begroting. Ook op een aantal andere deelbudgetten bleken de lasten uiteindelijk lager dan begroot. Deze lagere lasten zijn uiteindelijk ingezet als dekking voor de kosten met betrekking tot het gestarte organisatie-ontwikkelingstraject, de uitbreiding van het traineekostenprogramma en inhuur voor externe specifieke HRM expertise. Ook waren de lasten aan de arbodienst hoger dan begroot. Dit in verband met een aantal langdurige ziekte-trajecten. Waar noodzakelijk zijn, op basis van bovengenoemde waarnemingen, voor 2023 een aantal deelbudgetten anders verdeeld.

Financiën/Juridische zaken

De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 60.933. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de kosten voor het extern inwinnen van juridische adviezen en de bezwaar afhandelingen lager zijn uitgevallen dan begroot. Daarnaast is de planning met betrekking tot controle/aanpassing van mandaatregisters gewijzigd naar begin 2023. Door deze wijziging zijn de kosten voor inhuur externe expertise lager dan begroot.

Huisvesting/Facilitaire zaken

Ondanks dat bijna 90% van het beschikbare budget is besteed betreft de onderschrijding binnen deze kostencategorie € 109.759. Begin 2022 werden alle coronamaatregelen opgeheven en kon het kantoorpand aan de Westersingel weer volledig open. De invoering van het nieuwe huisvestingsconcept, waarbij er sprake is van een hybride werkvorm, heeft duidelijk effect op een aantal deelbudgetten. Zo zijn de kosten voor de kostencategorieën kopieerkosten en drukwerk, kantoorbenodigdheden, koffie/thee benodigdheden en portokosten lager dan aanvankelijk begroot. Tevens ontving de MRDH een gunstige servicekostenafrekening van het kantoorpand en waren de beveiligingskosten lager. Dit was de verdienste van het in 2021 afsluiten van een voordeliger contract bij een andere aanbieder. Waar noodzakelijk zijn, op basis van bovengenoemde waarnemingen, voor 2023 een aantal deelbudgetten naar beneden bijgesteld.

In de begroting was voor 2022 rekening gehouden met de extra afschrijvingslasten van het nieuwe toekomstbestendige en duurzame huisvestingsconcept en paste de hogere energielasten binnen het daarvoor beschikbaar gestelde deelbudget.

Communicatie/Public Affairs

De onderschrijving binnen deze kostencategorie bedraagt € 33.581. Op een aantal deelbudgetten zijn de lasten lager dan vooraf begroot. Zo was de opkomst tijdens bijeenkomsten lager dan verwacht, viel een aanpassing in het contract voor digitale middelen positief uit en is er een keuze gemaakt om minder gebruik te maken van specialistische inhuur. Dit laatste ter compensatie van hoger lasten op het deelbudget voor de strategische agenda.

Doorbelasting overhead projecten

De MRDH is de uitvoerder voor het Abri-project namens vier gemeenten. Vanuit voortschrijdend inzicht is besloten een deel van de overheadkosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In 2022 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting. Dit is een meevaller van € 34.389.

Personele en materiële overhead Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat

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

Overhead Vervoersautoriteit	Realisatie 2022	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022
Personele overhead (salarislasten)	3.311.404	189.843	3.121.561
Bestuurszaken	37.658	-26.342	64.000
ICT/DIV	450.817	-105.183	556.000
Overige personele lasten	476.113	-79.087	555.200
Financiën/Juridische zaken	103.254	-48.746	152.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	748.193	-87.807	836.000
Communicatie/Public Affairs	249.134	-26.866	276.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	0	0	0
Doorbelasting overhead projecten	-27.511	-27.511	0
Totalen	5.349.062	-211.699	5.560.761

Overhead Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2022	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022
Personele overhead (salarislasten)	841.301	60.911	780.390
Bestuurszaken	9.414	-6.586	16.000
ICT/DIV	112.704	-26.296	139.000
Overige personele lasten	119.028	-19.772	138.800
Financiën/Juridische zaken	25.813	-12.187	38.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	187.048	-21.952	209.000
Communicatie/Public Affairs	62.285	-6.715	69.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	0	0	0
Doorbelasting overhead projecten	-6.878	-6.878	0
Totalen	1.350.715	-39.475	1.390.190

3.4.3 Fraude en integriteit

De MRDH heeft haar fraude en integriteitsbeleid gebaseerd op dat van de gemeente Rotterdam en vastgelegd in een personeelshandboek. Dat betekent onder meer dat de MRDH beschikt over een gedragscode voor medewerkers in dienst van de MRDH. Het doel van de gedragscode is werknemers houvast bieden bij het hanteren van de normen en waarden van de MRDH. De gedragscode maakt duidelijk wat de waarden en normen zijn die de MRDH belangrijk vindt en wat wel en niet toelaatbaar is voor werknemers. Daarnaast leggen de medewerkers de ambtseed of ambtsbelofte af. Alle medewerkers beschikken over een actuele Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Medewerkers dienen daarnaast alle nevenactiviteiten te melden die de belangen van de MRDH mogelijk zouden kunnen raken.

De medewerkers kunnen bij vermoedens van fraude, corruptie of overige integriteit gerelateerde zaken terecht bij hun leidinggevende of een vertrouwenspersoon. De MRDH maakte in 2022 gebruik van onafhankelijke vertrouwenspersonen van de Arbo Unie. Er zijn het afgelopen jaar binnen de MRDH en bij de vertrouwenspersonen geen meldingen over fraude of integriteitsschendingen gedaan.

3.4.4 Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

In het MT van december 2021 is het informatiebeleidsplan goedgekeurd. Op basis van dit plan hebben we nu een beleid vastgesteld voor de komende 5 jaren voor onze informatievoorzieningen. Als onderdeel van dit beleidsplan is er een Fit-Gap-analyse voor de MRDH gedaan. Dit is gedaan voor de organisatie en nog niet voor de applicaties. De actiepunten uit deze analyse zijn geprioriteerd in de Roadmap voor 2022.

Stand van zaken

Op het gebied van security en beveiliging heeft de MRDH geleund op de maatregelen die de gemeente Den Haag heeft uitgevoerd. De benodigde maatregelen zijn met de tijd uitgebreider geworden. Door de kleine bezetting van de MRDH op ICT-gebied, moeten er keuzes worden gemaakt in de zaken die opgepakt kunnen worden. Zo is er nog onvoldoende aandacht geweest om de benodigde acties bij onze partner, de gemeente Den Haag, te verifiëren of te initiëren. De opgepakte actiepunten betroffen veelal herziening van afspraken of contracten met onze partners. Daarnaast liep ook de gewenste migratie, naar een nieuw document managementsysteem, vertraging op.

Op basis van de openstaande actiepunten is er een Roadmap voor 2023 opgesteld ter verbetering.



Planning



Plan	Do	Check	Act
Uitvoeren van penetratie test	Opstellen en implementeren informatiebeheerbeleid	Opvragen IT-audit resultaten bij de gemeente Den Haag	Update ICT-middelen
Uitvoeren van Back-up en recovery test	Contract, SLA en DAP met de gemeente Den Haag ondertekenen	Autorisaties	Registratie van meldingen
Vervangen E-systeem en Stratech	Migratie E-DOCS naar Visidosis		

Informatiebeveiliging

Voor een groot deel van de informatiebeveiliging aspecten, loopt de MRDH mee in de maatregelen van de gemeente Den Haag. Zij beheren onze omgeving.

Resultaten GAP-Analyse

In 2021 is er een BIO-toets uitgevoerd als onderdeel van het vaststellen van het informatiebeleidsplan. De resultaten van de GAP-analyse geeft aan dat de MRDH bij 6 van de 14 onderwerp de score lager is dan 50%. De daaruit voortvloeiende actiepunten zijn deels opgepakt 2022. Op het gebied van personeel zal voor 2023 een opfrismoment moeten worden georganiseerd om het belang van informatiebeveiliging opnieuw onder de aandacht te brengen. Op het gebied van communicatiebeveiliging hebben we nog te weinig aandacht. De genoemde punten vergt een afstemming met de gemeente Den Haag wat hiervoor is ingericht. De lage score komt omdat dit nog in onderzoek is. Voor het wifi- en bekabeld netwerk zal de MRDH in 2023 een penetratietest laten uitvoeren in samenwerking met de gemeente Den Haag. De (ICT)contracten van leveranciers zullen moeten worden uitbreiden op het gebied van de eisen van informatiebeveiliging. Er worden stappen gezet om alle ICT-gerelateerde contracten en zaken bij de afdeling BID te organiseren. Bij de vernieuwing van contracten zullen we hierop focussen in 2023. Er is nog geen continuïteitsplan opgesteld. Voor 2023 is het plan om een back-up-recovery test uit te voeren en aan alle gebruikte ICT-middelen een risico classificatie te geven. Op nalevering is nog te weinig gedaan. Dit komt omdat veel van de onderwerpen nog in een vaststellingsfase verkeren, hierdoor is de naleving nog onvoldoende uitgevoerd.

Risicobereidheid / acceptatie

De MRDH is een kleine organisatie die voor haar ICT-kennis en kunde gebruik maakt van haar netwerk (externe partijen). De besluitvorming die binnen de MRDH en door de MRDH met haar partners plaatsvindt dient transparant te zijn. Op verzoek dient de MRDH in staat te zijn het hele proces te reconstrueren (ook jaren nadien) en alle documenten te kunnen overdragen. Veel informatie die de MRDH gebruikt en produceert is niet enorm gevoelig en veelal openbaar. De MRDH is echter ook een belangrijke partij in concessie en aanbesteding voor Openbaar Vervoer waarin, zeker gedurende het aanbestedingsproces, informatie beveiligd dient te zijn. De risicobereidheid zal voor de MRDH aanmerkelijker zijn gezien de omvang van de organisatie en de diensten die zij levert welke veelal openbaar zijn. Het verstrekken van onjuiste informatie en/of subsidies zijn de belangrijkste risico's die de MRDH loopt. Dossiers moeten hiervoor op orde zijn en het proces eenduidig en transparant. Dit vormt de basis van acceptatie of het nemen van mitigerende maatregelen bij de risico's.

Norm	Norm	2022	Opmerking
# Risico analyses per Informatiesysteem	1	0	Prioriteit voor deze activiteiten was laag.
Back-up en recovery test	1	0	
# Penetratie testen	1	0	We lopen mee in de audits van de gemeente Den Haag. Voor 2023 zal een opdracht worden verstrekt.
# IT audits	1	0	
Lekken van informatie	0	0	Geen meldingen ontvangen. Hier zijn in 2022 nog geen specifieke audits voor uitgevoerd.
Lekken van gegevens	0	0	
Ongeautoriseerde toegang door onbevoegden (hackers/hosters)	0	0	
Ongeautoriseerde wijziging van gegevens (hacking)	0	0	
Ongeautoriseerde verwijdering van gegevens (hacking)	0	0	
Doorwerking van virussen/malware	0	0	
(On)opzettelijke foutieve gegevensinvoer en -verandering van data	0	0	
Onbevoegde toegang door onbevoegden bijvoorbeeld hackers en dergelijke via malware	0	0	
Aftappen (draadloos) netwerk door onbevoegden (telewerk situaties)	0	0	
Een dienstverlener gaat failliet	0	0	
Opzegging diensten door dienstverlener	0	1	Stratech

Bedrijf continuïteit

In het afgelopen jaar hebben zich vooral in laatste kwartaal een aantal storingen voorgedaan. De continuïteit van de MRDH heeft hier weinig tot geen last van gehad.

Onderwerp	Aantal	Opmerking
# prio1 meldingen	5	Allen opgelost binnen de afgesproken termijn

In 2022 zijn de volgende meldingen gedaan:

- Opzegging diensten door dienstverlener in het kader van Stratech.
- Update melding voor het Extranet, wegens niet meer ondersteunde software.
- Update melding voor E-Docs voor een nieuwe versie.

Tevens is in 2022 een gebrekkige doel/middelen beheersing geconstateerd in de samenwerking tussen de gemeente Den Haag en de MRDH. Hiervoor wordt een proces ingericht. Het contract voor de levering van ICT-diensten met de gemeente Den Haag is herzien. De ondertekening is begin 2023 voorzien. Inmiddels zijn de 70 laptops vervangen door een nieuw exemplaar. Voor 2023 volgt een tweede ronde. Het bijdrage systeem is vervangen en ingericht op de nieuwe SharePoint omgeving. Voor het E-systeem en Extranet wordt een onderzoek opgestart voor vernieuwing of in beheer name door andere partner.

Privacy

De privacyaspecten spelen zich met name af bij de klachten en informatieverzoeken. De AVG-richtlijnen worden toegepast. Een audit hierop heeft nog niet plaatsgevonden.

Norm	Norm	2022	Opmerking
# Privacy Risico analyse (PRA)	1	0	Geen nieuwe applicaties aangeschaft
# Privacy Impact assessment (DPIA's)	1	0	Geen nieuwe applicaties aangeschaft

Onderwerp	Aantal	Opmerking
Informatieverzoek	1	Afgehandeld
Klachten AVG of toepassing daarvan	0	N.v.t.

Informatiebeheer

Het conform wet- en regelgeving vastleggen van documenten is essentieel voor de MRDH. De afdelingen binnen de MRDH hanteerden voor de vastlegging elk hun eigen methodiek. Door de structuur zoveel mogelijk te standaardiseren wordt het eenvoudiger informatie over afdelingen te delen. Tevens wordt een procesgerichte indeling voorbereid die het handvat wordt bij de implementatie van een nieuw document managementsysteem.

In 2022 is de pilot afgerond voor een nieuw documentmanagementsysteem. De voorbereidingen voor deze nieuwe oplossing heeft veel meer tijd in beslag genomen dan voorzien. Hierdoor is de bestaande oplossing, e-DOCS, nog niet vervangen. Dit is ook de laatste applicatie die nog niet volledig web-based is en een aparte VPN-connectie vereist. Door deze applicatie te vervangen (of te upgraden naar een recentere versie) wordt het thuiswerken ook verder vereenvoudigd. Hiervoor wordt in 2023 een project gestart. Voor de website van de MRDH is een voorziening getroffen voor het dagelijks archiveren van deze omgeving.

3.4.5 Rechtmatigheid

Rechtmatigheid is één van de kernbegrippen van goed overheidsbestuur. Burgers en bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat overheden publieke gelden rechtmatig verwerven en besteden. Daarom nemen overheden zelf maatregelen in de organisatie die waarborgen verschaffen en zijn er ook in de regelgeving eisen aan de interne en externe controle op rechtmatigheid opgenomen. De in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en de van toepassing zijnde wettelijke regelingen, waaronder de verordeningen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

De accountant geeft een oordeel over de rechtmatigheid volgens het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado). Dit oordeel maakt onderdeel uit van de controleverklaring bij de jaarrekening. Deze verklaring helpt het bestuur om de rechtmatigheid van de verwerving en besteding van publieke middelen te beoordelen en te controleren.

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

Naleving Treasurystatuut MRDH 2022

De bepalingen uit het treasurystatuut zijn in 2022 goed opgevolgd.

Naleving financiële verordening MRDH 2015

Met betrekking tot de financiële verordening was er gedurende het verslagjaar nog één artikel waar niet aan werd voldaan. Dat betreft het ontbreken van een paragraaf subsidies in de begroting (artikel 4 lid 4). In deze paragraaf subsidies dient in ieder geval een overzicht van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen te worden opgenomen voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening worden verleend. Vanaf jaarrekening 2021 (zie hoofdstuk 3.6) wordt deze paragraaf standaard opgenomen in de jaarrekening. Vanaf begrotingsjaar 2024 maakt deze paragraaf ook onderdeel uit van de begroting.

Voor de oordeelsvorming over de rechtmatigheid van het financieel beheer is met name extra aandacht nodig voor de volgende drie criteria:

1. het begrotingscriterium;
2. het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium);
3. het voorwaarden criterium.

Deze onderwerpen zijn verder uitgewerkt in de Kadernota rechtmatigheid 2018 van de commissie BBV (inclusief addendum 2021 en 2022) en verwerkt in het Controleprotocol accountantscontrole MRDH jaarrekening 2022, zoals vastgesteld door het algemeen bestuur op 16 december 2022. Hierna volgt een analyse van de rechtmatigheid over het verslagjaar 2022.

Ad 1) Begrotingscriterium

Als blijkt dat de gerealiseerde lasten zoals weergegeven in de jaarrekening hoger zijn dan de geraamde bedragen met inbegrip van de laatste begrotingswijziging is - voor zover het de begrotingsoverschrijdingen betreft - mogelijk sprake van onrechtmatige uitgaven. De overschrijding kan namelijk in strijd zijn met het budgetrecht van het algemeen bestuur. Voor de afsluitende oordeelsvorming is van belang in hoeverre de begrotingsoverschrijding past binnen het door het algemeen bestuur geformuleerde beleid en/of wordt gecompenseerd door aan de lasten

gerelateerde hogere inkomsten. Het bepalen óf respectievelijk welke begrotingsoverschrijdingen al dan niet verwijtbaar zijn, is voorbehouden aan het algemeen bestuur.

Begrotingsoverschrijdingen

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

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

In deze jaarrekening 2022 is in een aantal gevallen sprake van budgetoverschrijdingen:

<i>Programma</i>	<i>subtotaal</i>	<i>onderwerp</i>	<i>Begrotings-overschrijding (euro)</i>	<i>Toelichting</i>
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Financiering	Rente	261.581	De afwijking ten opzichte van de begroting bedraagt 2,5%. In het laatste kwartaal zijn meer leningen aangegaan dan waar bij de 2e bestuursrapportage rekening mee was gehouden. Het betreffen rentekosten als gevolg van aangetrokken langlopende geldleningen die worden gebruikt voor de financiering van de concessiehoudende OV-bedrijven. Tegenover deze extra rentekosten staan extra rentebaten van de concessiehoudende OV-bedrijven. Het betreft een categorie 3 onrechtmatigheid die niet meetelt in het oordeel van de accountant.
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	vennootschapsbelasting	Heffing vennootschapsbelasting	2.402	De uiteindelijke overeenkomst met de belastingdienst en de daaropvolgende aanslagen waren pas na de 2e bestuursrapportage beschikbaar, in de begroting was met deze aanslag nog geen rekening gehouden. Het betreft een categorie 6 onrechtmatigheid die wel meetelt voor het oordeel van de accountant.
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Apparaatslasten	Directe kosten personeel	4.011	Binnen het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer is sprake van een kleine overschrijding van 0,3% van het begrote apparaatslastenbudget. De MRDH stuurt op het apparaatslastenbudget als geheel. Op het totale apparaatslastenbudget is sprake van een onderschrijding van 496.875 (hoofdstuk 2.4 Overhead). Er is daardoor geen sprake van een onrechtmatigheid.

Ad 2) M&O-criterium

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

Ad 3) Voorwaardencriterium

Bij het voorwaardencriterium gaat het erom dat bepalingen in wet- en regelgeving worden nageleefd. Het kan hier zowel om interne regelgeving (verordeningen etc) als externe regelgeving gaan. In het jaarlijks opgestelde controleprotocol staat de regelgeving opgenomen onder het normenkader. Voor de rechtmatigheidscontrole zijn met name de gestelde voorwaarden, die betrekking hebben op recht (heeft de ontvanger wel recht op de vergoeding of subsidie?), hoogte (klopt het bedrag, is de berekening juist?) en duur (zijn de juiste termijnen in acht genomen?) van belang. Een voorbeeld van het niet naleven van het voorwaardencriterium is het ten onrechte niet Europees aanbesteden van

een opdracht. Het voorwaarden criterium is verder uitgewerkt in interne controleprogramma's. Uit de controle op inkopen is gebleken dat er twee opdrachten ten onrechte niet Europees aanbesteed zijn. Voor het verslagjaar gaat het om een bedrag van € 423.916. De ene opdracht betreft het projectmanagement voor een railinfrastructuur project. In 2021 is ervoor gekozen om voor een lopende opdracht niet Europees aan te besteden. Het gaat om een opdracht met een contractwaarde in het verslagjaar en doorlopend naar 2023 van € 0,2 miljoen 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.

De andere opdracht waarbij de aanbestedingsgrens is overschreden is door de MRDH verleend namens een derde partij. Het betreft een opdracht in het kader van een samenwerkingsproject van de MRDH met onder meer het Rijk en de provincies op het gebied van een sterker fietsbeleid in Nederland. Doordat de MRDH ook zelf opdrachten in dit kader heeft verstrekt moeten deze opdrachten worden samengenomen en leidt dit tot een incidentele overschrijding.

Totale rechtmatigheidsfout voor de hiervoor genoemde drie criteria voor het verslagjaar 2022 bedraagt € 426.318.

3.5 Verbonden partijen

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

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht.

Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

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

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, is geen verbonden partij.

Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

In het geval van de MRDH zijn er drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., de RET N.V. en Zuid-Holland Bereikbaar. De verbonden partijen kunnen worden onderverdeeld in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (vanaf 2022: Zuid-Holland Bereikbaar).

Vanaf 2022 neemt de MRDH deel aan de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar, waarvoor een stichting is opgericht waarin alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd. Binnen de nieuwe organisatie wordt gewerkt aan het programma Zuid-Holland Bereikbaar. Het programma is een gezamenlijke en langjarige bereikbaarheidsaanpak van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Den Haag, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en Havenbedrijf Rotterdam. Binnen het programma wordt voortgebouwd op de samenwerking tussen de partners, zoals die tot en met 2021 plaatsvond vanuit de uitvoeringsorganisaties De Verkeersonderneming, Bereik! en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland.

Hierna zijn in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen van de drie verbonden partijen:

Naam	HTM Personenvervoer N.V.
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de HTM Personenvervoer van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2021: € 91.335.741
Vreemd vermogen	Per 31-12-2021: € 443.601.563
Financieel resultaat	Over 2021: € 5.716.289
Risico's	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	RET N.V.
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2021: € 149.499.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2021: € 319.608.000
Financieel resultaat	Over 2021: € 1.217.000
Risico's	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	Zuid-Holland Bereikbaar
Vestigingsplaats	statutair Rotterdam, feitelijk Delft
Visie	De samenwerking tussen Partijen heeft tot doel het (doen) realiseren van het gezamenlijke Programma Zuid-Holland Bereikbaar (hierna: 'Programma ZHB'). Dit gezamenlijke Programma ZHB heeft als doel het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) en het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland, door dat wat gezamenlijk beter kan, samen te organiseren en uit te voeren, door toepassing van innovatieve oplossingen ten dienste van de opgave, die de partners alleen niet kunnen ontwikkelen en/of uitvoeren.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland bij (grootschalige) werkzaamheden.
Deelnemende partijen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail B.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.
Financieel belang	De bekostiging van de in het Jaarplan opgenomen werkzaamheden. Dat bestaat uit de bekostiging van een exploitatiebudget en een werkbudget. Conform afspraken BO-MIRT 25/26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 t/m 2026, waarvan 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget is voor de MRDH € 383.333 per jaar voor ten minste de periode 2022 t/m 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, Verkeersmanagement en wegenstructuur.
Eigen vermogen	Per 31-12-2021: € 0
Vreemd vermogen	Per 31-12-2021: € 0
Financieel resultaat	Over 2021: € 0
Risico's	Er bestaat het risico op overbesteding (meer geld uitgeven dan er beschikbaar is). Bij zicht op overbesteding dient overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming te worden gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.
Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan en worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Conform de samenwerkingsovereenkomst is het eerste Werkplan vastgesteld voor de periode 2022-2024. Op basis van de in 2024 te houden evaluatie wordt eind 2024 de looptijd van het Werkplan voor de periode daarna bepaald.

Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een Jaarplan opgesteld. Jaarlijks levert de stichting uiterlijk in mei van elk jaar een jaarrekening op over het afgelopen boekjaar met een goedkeurende controleverklaring van een externe accountant, waarna de Raad van Toezicht deze jaarrekening vaststelt. De aldus vastgestelde jaarrekening en accountantsverklaring worden vervolgens uiterlijk op 1 juli van het desbetreffende jaar ter kennis gebracht van de deelnemende partijen.
Programma en activiteit	Programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

3.6 Subsidies

Op grond van de Financiële verordening MRDH 2015 van de MRDH wordt in deze paragraaf een overzicht gegeven van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening zijn verleend. De Subsidieverordening Vervoersautoriteit bevat de spelregels voor subsidieverlening binnen de MRDH. Vrijwel alle subsidies binnen de MRDH worden op grond van deze verordening verstrekt. Er zijn een aantal uitzonderingen op deze regel. Voor zover subsidie aanvragen niet op basis van de genoemde subsidieverordening worden gehonoreerd, baseert de MRDH zich bij de besluitvorming op de bepalingen rondom subsidieverlening in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Die wet biedt onder meer de volgende mogelijkheden voor subsidieverlening buiten de subsidieverordening (Awb 4:23):

- lid 3 onderdeel c: indien de begroting de subsidie-ontvanger en het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld, vermeldt, of
- lid 3 onderdeel d: in incidentele gevallen, mits de subsidie voor ten hoogste vier jaren wordt verstrekt.

In het eerste geval wordt ook wel gesproken van een begrotingspostsubsidie, in het tweede geval van een incidentele subsidie. Met betrekking tot het verslagjaar 2022 zijn in dit kader de volgende subsidies verleend:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2022 (€)	toelichting
Begrotingspostsubsidie	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	872.500	InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag met betrekking tot versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Voortbouwend op de samenwerking van de afgelopen jaren is er ook in 2022 subsidie verleend voor een aantal regionale trajecten op drie categorieën: Innoveren, secretariaat Economic Board Zuid-Holland en Internationaliseren/ Investor Relations.
Begrotingspostsubsidie meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	410.417	Het betreft de afronding van de subsidie aan YES!Delft 2020-2022 (City of the Future). Dit subsidieproject liep tot juni 2022. Van deze tweejarige subsidie van maximaal € 570.000 is in 2022 € 118.750 verantwoord. Medio 2022 is voor de periode juni 2022 tot juni 2025 een subsidie van € 1.500.000 verstrekt voor het project Region of the Future. Dit vervolg op het programma City of the Future zal langs drie domeinen; Robotica in de openbare Ruimte, Urban Data en Energietransitie bijdragen aan nieuwe toepasbare innovatie en bijdragen aan werkgelegenheid, nieuwe bedrijvigheid, besparingen voor gemeenten en stage-/afstudeerplaatsen op mbo/hbo en wo-niveau. In 2022 is op deze subsidie € 291.667 verantwoord.

3.7 OV en corona

Het openbaar vervoer is één van de kerntaken van de MRDH die door de covid-19-pandemie hard is geraakt. Er is sprake van een forse daling van de reizigersinkomsten. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de MRDH opbrengstverantwoordelijk zijn. Voor het jaar 2022 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Deze afspraken hebben geleid tot de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022 (Beschikbaarheidsvergoeding), die ervoor zorgt dat 93-95% van de kosten van de vervoerders worden vergoed. Zie in de toelichting van "Wat heeft het gekost" Exploitatie verkeer en openbaar vervoer voor de financiële uitwerking hiervan.

Deze Beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer is verlengd tot december 2022. Uitgangspunt is het OV-systeem, in de sterk gewijzigde kortere termijn context, op een goed niveau voor de reizigers van nu te houden en om te zorgen dat het OV-systeem naar de toekomst (weer) een goede rol kan pakken in het mobiliteitsaanbod in relatie tot verstedelijking, verduurzaming en leefbaarheid. Bestuurlijke keuzes zijn noodzakelijk om te blijven zorgen voor financieel gezonde en toekomstbestendige vervoersbedrijven. Voor 2023 is een Transitievergoeding beschikbaar vanuit Rijk als vorm van ondersteuning voor het Openbaar Vervoer als gevolg van deze pandemie.

Voor het taakveld treasury en dan vooral de financiering aan de vervoerbedrijven is onze inschatting dat het risicoprofiel van de gefinancierde activa niet wijzigt. Voor onze risico-inschatting verwijzen wij naar de paragraaf 3.1 weerstandsvermogen en risicobeheersing.

3.8 Wet open overheid (Woo)

Op 1 augustus 2022 is de Wet open overheid als opvolger van de Wet Openbaarheid van Bestuur van kracht geworden. De wet schrijft voor dat organen van het openbaar bestuur op een bepaalde wijze bepaalde documenten, al dan niet actief, openbaar moeten maken.

Al vanaf haar oprichting maakt MRDH veel actuele documenten openbaar (waaronder naast besluiten ook agenda's, vergaderstukken en verslagen). Dit doet MRDH actief op haar website.

Een plan van aanpak ten aanzien van de informatiehuishouding en verdere actieve openbaarmaking zal meegenomen worden in het opgestarte proces om over te gaan naar een nieuw archiefsysteem.

Daarnaast heeft MRDH ten aanzien van de mogelijkheden tot indienen van een verzoek tot openbaarmaking op grond van de Woo informatie geplaatst op haar website en daarbij ook contactpersonen aangewezen.

-0-0-0-

Deel 2

Jaarrekening

-0-0-0-

Hoofdstuk 4

Overzicht van baten en lasten

-0-0-0-

4.1 Overzicht van baten en lasten per programma

Staat van baten en lasten	Realisatie 2022	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022	Primaire begroting 2022	Realisatie 2021
<u>Lasten</u>					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	504.539.625	-43.992.778	548.532.403	423.825.787	538.127.670
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	55.756.063	-57.689.850	113.445.913	149.802.848	67.058.072
Economisch Vestigingsklimaat	5.015.764	-744.951	5.760.715	5.385.715	4.044.044
Overhead	6.699.777	-251.173	6.950.950	6.695.364	6.273.618
Onvoorzien	0	0	0	0	0
Totaal lasten	572.011.228	-102.678.753	674.689.981	585.709.714	615.503.404
<u>Baten</u>					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	505.539.625	-43.992.778	549.532.403	423.825.787	539.254.393
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	55.756.063	-57.689.850	113.445.913	149.802.848	67.058.072
Economisch Vestigingsklimaat	5.351.832	84.867	5.266.965	5.266.965	5.218.901
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	6.699.777	-251.173	6.950.950	6.695.364	6.273.618
Totaal baten	573.347.297	-101.848.934	675.196.231	585.590.964	617.804.984
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	1.336.069	829.819	506.250	-118.750	2.301.580
<u>Toevoeging aan reserves</u>					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	1.000.000	0	1.000.000	0	1.126.723
<u>Onttrekking aan reserves</u>					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-118.750	375.000	-493.750	-118.750	-285.000
Gerealiseerd resultaat	454.819	454.819	0	0	1.459.857

4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

4.2.1 Analyse afwijkingen

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

4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten

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

- stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard.

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

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

Incidentele baten en lasten		Realisatie 2022			
Programma's	Lasten	Baten	Dotaties	Onttrekkingen	Saldo
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer					
Beschikbaarheidsvergoeding	€ 81.727.000	€ 81.727.000		€	-
Zuid-Holland bereikbaar exploitatie 2022	€ 2.450.000	€ 2.450.000		€	-
Inzet tour de Force	€ 138.501	€ 138.501		€	-
Studie en innovatie CID Binckhorst	€ 378.000	€ 378.000		€	-
Fietsnetwerkplannen Zuidwest	€ 41.322	€ 41.322		€	-
Studie Voorne-Putten	€ 21.000	€ 21.000		€	-
Dotatie risicoreserve financiering			€ 1.000.000	€	-1.000.000
	€ 84.755.823	€ 84.755.823	€ 1.000.000	€ -	€ -1.000.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer					
No Regret pakket CID Binckhorst	€ 3.753.719	€ 3.753.719		€	-
Studiekosten MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	€ 3.077.794	€ 3.077.794		€	-
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	€ 182.856	€ 182.856		€	-
	€ 7.014.369	€ 7.014.369	€ -	€ -	€ -
3. Economisch Vestigingsklimaat					
YES!Delft	€ 118.750	€ 118.750		€	-
	€ 118.750	€ 118.750	€ -	€ -	€ -
Overhead					
Doorbelasting overhead ABRI's		€ 34.389		€	34.389
	€ -	€ 34.389	€ -	€ -	€ 34.389
Totaal	€ 91.888.942	€ 91.923.331	€ 1.000.000	€ -	€ -965.611

Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

In het jaar 2022 beschikte het Rijk een Beschikbaarheidsvergoeding om de COVID-19 gevolgen te kunnen dekken. Het beschikte bedrag is € 81.727.000. In 2022 zijn de verantwoordingen van de Beschikbaarheidsvergoeding over 2021 ontvangen van de vervoerders. Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU. Het betreft incidentele baten en de daarbij behorende lasten.

Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU. Het betreft incidentele baten en de daarbij behorende lasten. Daarnaast ontvangt de MRDH een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

Programma Economisch Vestigingsklimaat

De in bovenstaande tabel opgenomen last en baat betreft de (laatste) jaarschijf 2022 van de begrotingspostsubsidie aan YES!Delft 2020-2022. Deze subsidie liep tot 1 juni 2022 en wordt gedekt door een incidentele bijdrage uit de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (incidentele baat).

Overhead

Voor het ABRI project belast de MRDH een bedrag van de overhead in zowel personeel als materieel door aan het project.

4.2.3 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in de reserves in principe als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. De MRDH volgt dit voorschrift met ingang van de jaarrekening 2022. Er is daarom geen sprake van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan reserves.

4.2.4 WNT gegevens

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

Het bezoldigingsmaximum in 2022 voor de MRDH is € 216.000 (2021: € 209.000). Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen tevens de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte.

De leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, bestuurscommissie Vervoersautoriteit, bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat en de secretarissen in 2022 zijn allen onbezoldigd.

WNT-gegevens Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

Gegevens 2022	2022	2021	
bedragen x € 1	C. Mourik	C. Mourik	W. Hoogendoorn
Functiegegevens	secretaris-algemeen directeur	secretaris-algemeen directeur	secretaris-algemeen directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2022	1/1 - 31/12	1/9 - 31/12	1/1 - 31/7
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,00	1,00	1,00
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 139.101	€ 46.040	€ 102.740
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 22.489	€ 7.225	€ 13.700
<i>Subtotaal</i>	€ 161.590	€ 53.265	€ 116.440
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 216.000	€ 69.285	€ 120.819
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ -	€ -	€ -
Totale bezoldiging	€ 161.590	€ 53.265	€ 116.440
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Hoofdstuk 5 Balans 2022

-0-0-0-

ACTIVA	31-12-2022	31-12-2021	PASSIVA	31-12-2022	31-12-2021
Vaste activa (art. 33)			Vaste passiva (art. 41)		
Materiële vaste activa (art. 35)	976.683	1.006.635	Eigen vermogen (art. 42/43)	33.843.976	32.507.907
Investerings met economisch nut	976.683	1.006.635	Algemene reserve	0	100.000
Financiële vaste activa (art. 36)	1.038.465.199	1.054.926.103	Bestemmingsreserves	33.389.157	30.948.050
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	Gerealiseerde resultaat	454.819	1.459.857
Leningen aan deelnemingen	1.001.418.657	1.011.951.738	Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	1.039.232.364	1.054.909.811
Overige langlopende leningen	37.045.541	42.973.364	Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.038.451.114	1.054.909.811
			Waarborgsommen	781.250	0
Totaal vaste activa	1.039.441.881	1.055.932.738	Totaal vaste passiva	1.073.076.340	1.087.417.718
Viottende activa (art. 37)			Viottende passiva (art. 47)		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	447.995.539	294.575.513	Netto-viottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	37.198.413	24.480.058
Vorderingen op openbare lichamen	40.481.802	47.685.926	Overige schulden	37.198.413	24.480.058
Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	20.000.000	0	Overlopende passiva (art. 49)	473.624.302	355.751.195
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	386.533.568	245.504.891	Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten	156.595.237	142.733.782
Overige vorderingen	980.170	1.384.697	gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume		
Liquide middelen (art. 40)	50.013	49.945	De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten	314.988.005	209.859.883
Banksaldi	50.013	49.945	van volgende begrotingsjaren	2.041.060	3.157.530
Overlopende activa (art. 40a)	96.411.623	117.090.775	Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen		
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	74.023.146	93.053.804			
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	22.388.477	24.036.971			
Totaal viottende activa	544.457.175	411.716.233	Totaal viottende passiva	510.822.716	380.231.253
Totaal activa	1.583.899.056	1.467.648.971	Totaal passiva	1.583.899.056	1.467.648.971

5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen

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

Waarderingsgrondslagen

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

Vaste activa

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs verminderd met de lineaire afschrijvingen. De verkrijgingsprijs omvat de inkoopprijs en de bijkomende kosten. De vervaardigingsprijs omvat de aanschaffingskosten van de gebruikte grond- en hulpstoffen en de overige kosten die je rechtstreeks aan de vervaardiging kunt toerekenen. In de vervaardigingsprijs kunnen verder een redelijk deel van de indirecte kosten worden opgenomen, en de rente over het tijdvak die aan de vervaardiging van het actief worden toegerekend. In dat geval vermeldt de toelichting dat deze kosten worden geactiveerd. De eerste afschrijving start op 1 juli in het jaar van ingebruikname van de investering. De ontvangen investeringsbijdragen van derden zijn in één keer in mindering gebracht op de activering.

Investerings met een economisch nut

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

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

De volgende materiële vaste activa worden lineair afgeschreven in:

- a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- c. 5 jaar: telefooninstallaties;
- d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
- e. 10 jaar: kantoormeubilair;
- f. maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

Financiële vaste activa

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

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

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

De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden met de boekwaarde van vorderingen verrekend.

Liquide middelen

De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.

Overlopende activa

De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit de reserve weerstandsvermogen EV, Egalisatiereserve EV, de risicoreserve financieringen, de reserve interne kwaliteitsverhoging, de voorgestelde resultaatsbestemming en het nog te bestemmen resultaat volgens het overzicht van baten en lasten (de programmarekening). Alleen het algemeen bestuur kan de bestemming van een reserve veranderen. De opheffing van reserves moet met een besluit van het algemeen bestuur plaatsvinden, indien er vooraf geen einddatum is vastgelegd waarop de reserve komt te vervallen.

Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Vaste schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde, verminderd met gedane aflossingen. De vaste schulden hebben een 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

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

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

Verantwoording concessiebedragen

Elk jaar verleent de bestuurscommissie Vervoersautoriteit aan vervoerders een subsidie voor het uitvoeren van hun vervoersconcessie. Deze subsidie is gebaseerd op een bijdrage per dienstregelinguur (bus) of dienstregelingkilometer (rail). Over de dienstregelingen of 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.

Naar verwachting stelt de MRDH de OV subsidies, die zijn verleend voor het jaar 2021, vanaf het derde kwartaal 2022 vast.

Vanuit de Regeling Specifieke Uitkering Beschikbaarheidsvergoeding zijn in 2020 subsidies verleend en verkregen voor de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer. De vervoerders verantwoorden deze in het derde kwartaal van 2022.

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 2022 nog steeds van kracht.

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

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

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

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

Voor 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.

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.

Voor regio Haaglanden

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

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

5.2 Toelichting op de balans

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa	2022	€ 976.683	2021	€ 1.006.635
------------------------	------	-----------	------	-------------

Materiele vaste activa met economisch nut

	Boekwaarde 1-1-2022	(Des)Investing 2022	Afschrijving 2022	Bijdrage derden 2022	Aanschafwrd 31-12-2022	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2022	Afwaardering duurzame waardevermindering	Boekwaarde 31-12-2022
Materiele vaste activa met economisch nut								
Machines, apparaten en installaties								
ABRI's								
Diverse investeringen	-		-		1.840.208	1.840.208		-
Diverse investeringen	-		-		6.751.117	6.751.117		-
Diverse investeringen	-		-		35.847	35.847		-
Diverse investeringen	-		-		849.096	849.096		-
Diverse investeringen	-		-		562.518	562.518		-
	-		0		10.038.786	10.038.786		-
Bedrijfsgebouw Westersingel								
Verbouwingskosten Westersingel	2.890		578		5.780	3.468		2.312
Verbouwingskosten Westersingel	677.447		123.172		1.231.721	677.446		554.275
Verbouwingskosten parkeerplaats	25.128		3.350		33.504	11.726		21.778
	705.465		127.101		1.271.005	692.641		578.364
Overige materiële vaste activa								
Meubilair	161.519		29.332		293.322	161.135		132.187
Meubilair	15.759		2.412		24.124	10.777		13.346
Meubilair	84.802		11.307		113.069	39.574		73.495
Meubilair		114.595	5.730		114.595	5.730		108.865
ICT	-		-		90.492	90.492		-
ICT	-		-		41.131	41.131		-
ICT schermen		42.714	4.271		42.714	4.271		38.443
Bekabeling	39.091		7.107		71.074	39.091		31.983
	301.170	157.309	60.160		790.520	392.201		398.319
Totaal materiële vaste activa met economisch nut	1.006.635	157.309	187.261	0	12.100.311	11.123.627	0	976.683

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

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

In 2017 verhuisde de MRDH van Den Haag naar Rotterdam. Eind 2016 is gestart met het opstellen van plannen voor de verbouwing van het pand en vanaf 2017 vond de werkelijke verbouwing plaats. De gemaakte kosten hiervan zijn geactiveerd en worden vanaf 2017 afgeschreven. In 2019 zijn werkzaamheden verricht aan de parkeerplaats, het terras en de fietsenstalling. In 2022 zijn er geen investeringen gedaan in en om het bedrijfsgebouw.

De overige materiele vaste activa bestaan uit investeringen in zowel meubilair als ICT-faciliteiten. In 2022 is in het kader van "Het Nieuwe Werken" geïnvesteerd in kantoormeubilair en in de vergaderfaciliteiten.

Financiële vaste activa

<i>Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen</i>	2022	€ 1.001	2021	€ 1.001
--	------	---------	------	---------

	Boekwaarde per 31-12-2021	Investerings	Desinvesteringen	Boekwaarde per 31-12-2022
HTM Personenvervoer N.V.	1	-	-	1
RET N.V.	1.000	-	-	1.000
Totaal	1.001	-	-	1.001

In 2016 kocht de MRDH één aandeel aan van HTM personenvervoer N.V. en van RET N.V.

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

<i>Leningen aan deelnemingen</i>	2022	€ 1.001.418.657	2021	€ 1.011.951.738
----------------------------------	------	-----------------	------	-----------------

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

	Stand per 31-12-2021	Opgenomen in 2022	Aflossing in 2022	Stand per 31-12-2022
Leningen aan deelnemingen	1.011.951.738	90.165.000	100.698.081	1.001.418.657
Totaal	1.011.951.738	90.165.000	100.698.081	1.001.418.657

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

<i>Overige langlopende leningen</i>	<i>2022 € 37.045.541</i>	<i>2021 € 42.973.364</i>
-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

Op grond van een daartoe eind 2017 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van nieuwe investeringen voor bussen van EBS, voor zover de MRDH de daarmee samenhangende kapitaallasten door via de busconcessie vergoedt.

	Stand per 31-12-2021	Opgenomen in 2022	Aflossing in 2022	Stand per 31-12-2022
Overige langlopende leningen	42.973.364	-	5.927.823	37.045.541
Totaal	42.973.364	0	5.927.823	37.045.541

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

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

<i>Vorderingen op openbare lichamen</i>	<i>2022 € 40.481.802</i>	<i>2021 € 47.685.926</i>
---	--------------------------	--------------------------

Belastingdienst (€ 39,4 miljoen)

De grootste vordering op deze balanspost betreft het BTW Compensatiefonds over 2022 van € 39,45 miljoen. Het bedrag van het BTW Compensatiefonds over 2022 wordt op 1 juli 2023 ontvangen.

Overige posten (€ 1,1 miljoen)

De overige posten bestaan uit vorderingen op het Rijk ad € 62.000 en op gemeenten ad € 1.038.000. De vorderingen betreffen doorbelastingen van gedetacheerd personeel, bijdragen aan projecten en doorschuif BTW Economisch Vestigingsklimaat.

<i>Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen</i>	<i>2022 € 20.000.000</i>	<i>2021 € 0</i>
---	--------------------------	-----------------

Eind 2022 is er een kasgeldlening verstrekt aan de gemeente Heerlen. De looptijd van deze lening betreft 2 maanden. De lening is begin 2023 in zijn geheel ontvangen.

<i>Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>	<i>2022 € 386.533.568</i>	<i>2021 € 245.504.891</i>
--	---------------------------	---------------------------

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

Ruimte drempelbedrag Schatkist bankieren 2022				
Bedragen x € 1.000	Q1	Q2	Q3	Q4
Drempelbedrag begroting (€ 586.000) 2% drempel tot € 500 miljoen + 0,2% van begrotingstotaal dat € 500 miljoen te boven gaat	10.171	10.171	10.171	10.171
Gemiddelde per kwartaal	55	77	70	50
Ruimte onder drempelbedrag	10.117	10.094	10.102	10.121

<i>Overige vorderingen</i>	<i>2022 € 980.170</i>	<i>2021 € 1.384.697</i>
----------------------------	-----------------------	-------------------------

De overige vorderingen betreffen vorderingen op partners inzake de afrekeningen van projecten KTA Move Werkgeversaanpak, Logistiek in de Stad en HOK-fase Marktplaats voor infrastructuur ad € 868.400 en diverse doorbelastingen van kosten ad € 111.770.

Liquide middelen

<i>Banksaldi</i>	<i>2022 € 50.013</i>	<i>2021 € 49.945</i>
------------------	----------------------	----------------------

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Overlopende activa

<i>De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen</i>	<i>2022 € 74.023.146</i>	<i>2021 € 93.053.804</i>
--	--------------------------	--------------------------

	Stand per 31-12-2021	Toevoegingen	Ontvangen bedragen	Stand per 31-12-2022
het Rijk	47.916.050	16.345.400	25.852.333	38.409.117
Overige Nederlandse overheidslichamen	45.137.754	6.975.715	16.499.440	35.614.029
Totaal	93.053.804	23.321.115	42.351.773	74.023.146

Het verloop van deze post ziet er als volgt uit:

Omschrijving project	stand per 31-12-2021	Toevoegingen/ Toename	Ontvangen bedragen/ Afname	Stand per 31-12-2022
Specifieke uitkering beschikbaarheidvergoeding regionale OV bedrijven	47.916.050	16.345.400	26.619.000	37.642.450
Specifieke uitkering werkbudget Stichting Zuid-Holland Bereikbaar	-	383.333		383.333
Totaal Rijk	47.916.050	16.728.733	26.619.000	38.025.783
A13/A16	37.379.694		9.344.924	28.034.770
Regiotaxi	3.371.100	4.044.063	3.371.100	4.044.063
Sebastiaanbrug	603.544	-	-	603.544
Lijn 1 Scheveningseweg	1.696.128	-	1.696.128	-
Overige projecten kleiner dan € 1 mln	2.087.288	3.314.986	2.087.288	3.314.986
Totaal overige Nederlands overheidslichaam	45.137.754	7.359.049	16.499.440	35.997.363
Totaal	93.053.804	24.087.782	43.118.440	74.023.146

Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen

2022 € 22.388.477

2021 € 24.036.971

De balanspost overige nog te ontvangen bedragen en vooruitbetaalde bedragen bestaat uit een grote verscheidenheid aan vooruitbetaalde kosten en/of nog te ontvangen gelden. Het saldo per ultimo 2022 van de post Overlopende activa wordt met name veroorzaakt door de volgende posten:

Nog te ontvangen bedragen (€ 13,2 miljoen)

Rente op verstrekte leningen	€ 7,3 miljoen
Opslag op verstrekte leningen	€ 3,6 miljoen
Reclame afdrachten Q4 2022	€ 1,6 miljoen
Rente R/C schatkist Q4 2022	€ 0,7 miljoen

Vooruitbetaalde bedragen (€ 9,2 miljoen)

Optimaliseren samenloopdeel Randstadrail	€ 4,0 miljoen
Samenwerkingsverband DOVA	€ 1,1 miljoen
Terugvordering Zonnepanelen metrostations	€ 0,9 miljoen
Programma Region of the Future	€ 0,9 miljoen
Vooruitbetaalde aflossingen leningen OG	€ 0,8 miljoen
Bijdrage programma metronet	€ 0,7 miljoen
Realisatie AVLM CAVIDOR 2022	€ 0,5 miljoen
Overige posten	€ 0,3 miljoen
Totaal	€ 22,4 miljoen

Eigen vermogen

Het eigen vermogen van de MRDH bestaat uit de bestemmingsreserves en het gerealiseerde resultaat. De Algemene reserve is conform besluit bij de jaarrekening 2021 opgeheven.

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

Specificatie van het eigen vermogen:

	Boekwaarde 31-12-2022	Boekwaarde 31-12-2021
Algemene reserve	-	100.000
Bestemmingsreserve	33.389.157	30.948.050
Gerealiseerd resultaat	454.819	1.459.857
Totaal	33.843.976	32.507.907

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

	Balanswaarde per 31-12-2021	Resultaats- bestemming 2021	Toevoegingen 2022	Onttrekkingen 2022	Vrijval 2022	Balans- waarde per 31-12-2022
Reserve weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklin	100.000				100.000	0
Algemene reserve	100.000				100.000	0
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	3.948.050	1.459.857	100.000	118.750		5.389.157
Risicoreserve financieringen	27.000.000	-	1.000.000			28.000.000
Bestemmingsreserves	30.948.050	1.459.857	1.100.000	118.750		33.389.157
Gerealiseerd resultaat	1.459.857	-1.459.857	454.819			454.819
Totaal	32.507.907	0	1.554.819	118.750	100.000	33.843.976

<i>Algemene reserve</i>	<i>2022 € 0</i>	<i>2021 € 100.000</i>
-------------------------	-----------------	-----------------------

Reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat

De reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat is uitsluitend bestemd voor de dekking van bedrijfsrisico's van het programma Economisch Vestigingsklimaat (weerstandscapaciteit). De reserve is gevormd naar aanleiding van het besluit van het algemeen bestuur van 9 december 2015. De reserve is per 31 december 2021 opgeheven. Dit wordt in hoofdstuk 3.1 (weerstandsvermogen en risicobeheersing) nader toegelicht.

<i>Bestemmingsreserves</i>	<i>2022 € 33.389.157</i>	<i>2021 € 30.948.050</i>
----------------------------	--------------------------	--------------------------

Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat

Deze reserve is in 2015 ingesteld omdat:

- de in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De doorloop en daarmee samenhangende kosten kunnen voor bepaalde grote projecten een onevenredig beslag op de begroting voor het volgende jaar leggen;
- het niet opportuun is om relatief geringe begrotingsoverschotten af te rekenen met 21 gemeenten.

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat		Bedrag
Stand per 1 januari 2022		3.948.050
	Toevoegingen	1.559.857
	Onttrekkingen	118.750
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2022		5.389.157

Risicoreserve financieringen

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

Risicoreserve financieringen		Bedrag
Stand per 1 januari 2022		27.000.000
	Toevoegingen	1.000.000
	Onttrekkingen	-
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2022		28.000.000

Voorzieningen

Vanuit de CAO voor de gemeenten 2022 is het fenomeen verlofsparen geïntroduceerd. Dit geeft medewerkers de kans om bovenwettelijk verlof en aangekocht verlof vanuit de IKB te storten in het verlofsparen. In 2022 heeft niemand binnen de MRDH verlof gespaard. Op basis van de verlofsaldi die er eind 2022 stonden hebben wij een gemiddeld saldo afgetrokken over de jaren 2018 t/m 2021. Uit deze som komt een dusdanig klein bedrag dat wij hier geen voorziening voor gaan vormen.

Wij zullen dit ieder jaar dienen te bepalen.

Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

<i>Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen</i>	<i>2022 € 1.038.451.114</i>	<i>2021 € 1.054.909.811</i>
--	-----------------------------	-----------------------------

De totale rentelast voor het boekjaar 2022 voor de vaste schulden bedraagt € 10.640.139 (2021: € 11.578.938).

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

	Schuld per 31-12-2021	Verstrekt in 2022	Aflossing in 2022	Schuld per 31-12-2022
Leningen Bank Nederlandse Gemeenten	689.396.478	79.665.000	79.533.697	689.527.781
Leningen De Nederlandse Waterschapsbank	365.513.333	10.500.000	27.090.000	348.923.333
Totaal	1.054.909.811	90.165.000	106.623.697	1.038.451.114

<i>Waarborgsommen</i>	<i>2022 € 781.250</i>	<i>2021 € 0</i>
-----------------------	-----------------------	-----------------

De exploitatie van de reclamevitruines in de haltevoorzieningen is belegd bij een derde partij waar een overeenkomst mee is afgesloten. In de overeenkomst tussen de concessiehouder (Exterior Media) en concessieverlener (MRDH) is opgenomen dat de concessiehouder bij aanvang van de overeenkomst verplicht is een bedrag gelijk aan anderhalve maand concessieafdracht, gebaseerd op het aantal beschikbare

reclamevitruines, als garantie te betalen aan de concessieverlener. Na afloop van de vijfjarige overeenkomst stort de concessieverlener dit bedrag terug.

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

<i>Overige schulden</i>	2022 € 37.198.413	2021 € 24.480.058
-------------------------	-------------------	-------------------

Schulden aan derden

Gemeenten	€ 8.709.341
Rijk	€ 205.700
Overige	€ 27.418.323
Totale schuld	€ 36.333.364

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

<i>Te betalen belastingen</i>	2022 € 865.049	2021 € 167.586
	2022	2021
BTW ondernemer	€ 285.340	€ 119.275
Loonheffing	€ 579.709	€ 48.311

De BTW-afrekening over 2022 vindt in januari 2023 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2022, die conform de richtlijnen per kwartaal in 2022 en januari 2023 zijn ingediend.

De loonheffing betreft de aangifte over december 2022 en loopt in januari 2023 in zijn geheel af.

Overlopende passiva

Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume 2022 € 156.595.237 2021 € 142.733.782

	Stand per 31-12-2021	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2022
Nog te betalen kosten projecten	44.658.622	16.353.101	9.032.751	51.978.972
Nog te betalen concessies	76.285.206	43.910.304	47.279.855	72.915.655
Nog te betalen SPUK verkeersmaatregelen	5.279.534	4.418.550	1.412.023	8.286.061
Nog te betalen kosten overig	16.510.420	10.873.612	3.969.483	23.414.549
Totaal	142.733.782	75.555.567	61.694.112	156.595.237

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

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

Subsidieontvanger	Project	stand	Voortgang	Afgerekend	Vrijval tgv	Stand
		01-01-2022	2022/lasten 2022	boekjaar 2022	exploitatie	31-12-2022
Gemeente Den Haag	Knooppuntontwikkeling Den Haag Hollands Spoor - fietsparkeren	€ 2.450.000		€ 2.450.000		€ 0
Gemeente Den Haag	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringsveld	€ 700.840	€ 467.227			€ 1.168.067
Gemeente Delft	Subs. Herinrichting Reinier de Graafweg	€ 1.531.056				€ 1.531.056
Gemeente Den Haag	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	€ 2.222.125		€ 2.222.125		€ -
Gemeente Den Haag	Subs. prj. Vrijliggend fietspad Madesteinweg	€ 955.000		€ 749.000	€ 206.000	€ -
RET NV	Keerspoor Randstadrail Frequentie verhogen E-lijn keerspoor	€ 1.808.839	€ 149.000	€ -		€ 1.957.839
Gemeente Den Haag	Noordwestelijke Hoofdroute fase 1 Vrijenhoeklaan-Sportlaan	€ 1.483.250		€ 415.250	€ 1.068.000	€ -
Gemeente Rotterdam	Subs. prj. aanleg H6 weg	€ 4.258.739	€ -			€ 4.258.739
Gemeente Hellevoetsluis	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	€ 53.775			€ 53.775	€ -
Gemeente Rotterdam	Tramkeerlus Wilhelminaplein	€ 3.582.500				€ 3.582.500
Gemeente Krimpen aan den IJssel	Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2 (grote Kruising)	€ 2.305.100	€ 1.613.570			€ 3.918.670
Gemeente Rotterdam	Verkeersprojecten Hoek van Holland	€ -	€ 1.917.500			€ 1.917.500
RET NV	Systeemsprong Sneltramtraject	€ 5.297.500	€ 2.059.500			€ 7.357.000
Gemeente Den Haag	Lijn 1, tracé Centrum (INTHR)	€ 1.206.200	€ 370.620	€ 200.000		€ 1.376.820
Gemeente Den Haag	Lijn 1, tracé Kust (INTHR)	€ -	€ 431.415			€ 431.415
Gemeente Lansingerland	Vervoersknoop Rodenrijs	€ 1.618.400	€ 285.600	€ 952.000		€ 952.000
Gemeente Rotterdam	P+R Noorderhelling	€ 471.600	€ 298.680			€ 770.280
RET NV	Busstation Hart van Zuid	€ 4.800.000	€ 1.200.000			€ 6.000.000
Provincie Zuid-Holland	N233 Duurzaam Veilig fase 3	€ 489.900	€ 258.014			€ 747.914
Stichting Zuid-Holland Bereikbaar	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	€ 250.018				€ 250.018
RET NV	Subs. Zonnepanelen metrostations	€ -				€ -
Stichting Zuid-Holland Bereikbaar	Logistiek in de stad	€ 118.000		€ -146.000	€ 264.000	€ -
Stichting Zuid-Holland Bereikbaar	Werkgeversaanpak KTA MoVe Verkeersonderneming	€ 233.350		€ 143.850	€ 89.500	€ -
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verkeersveiligheid (SPUK) Capelle aan den IJssel 2025	€ -	€ 201.375			€ 201.375
Gemeente Capelle aan den IJssel	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus 2023	€ -	€ 849.900			€ 849.900
Havenbedrijf Rotterdam	Herinrichting kruising Moezelweg / Merwedeweg 2022	€ -	€ 356.400			€ 356.400
HTM Personenvervoer	Amoveren GTL	€ -	€ 1.887.530			€ 1.887.530
Gemeente Den Haag	NRR - kleiner dan 1 mln.	€ 1.484.530		€ -	€ -	€ 1.484.530
Gemeente Den Haag	AROV - kleiner dan 1 mln.	€ 1.768.262		€ -	€ -	€ 1.768.262
Diverse gemeenten	Overig - kleiner dan 1 mln.	€ 5.569.636	€ 4.781.257	€ -	€ 1.139.737	€ 9.211.156
		€ 44.658.621	€ 17.127.588	€ 6.986.225	€ 2.821.012	€ 51.978.972

De te betalen concessies hebben betrekking op de laatste 5% van de jaarlijkse subsidie die we pas beschikbaar stellen als de vervoerders aan hun verplichtingen hebben voldaan. Dit bedrag wordt op basis van de Q4 rapportages gecorrigeerd, zodat het beter aansluit op de werkelijk af te rekenen concessies.

Onderstaand een tabel met een overzicht per concessie.

	Stand per 01.01.2022	Beschikking Toename	Uitgekeerde voorschotten Afname	Uitgekeerd voorgaande jaren Afname	Vaststelling voorgaande jaren ten laste exploitatie	Vaststelling voorgaande vrijval tgv exploitatie	overige mutaties	stand per 31.12.2022
Rail concessie Rotterdam e.o. RET								
- Jaar 2022		181.414.607	161.859.197				-18.048.724	1.506.686
- Jaar 2021	6.490.080			6.490.080				0
- Jaar 2020	-1.008.581			-1.008.580				-1
Rail concessie Haaglanden HTM								
- Jaar 2022		126.833.758	117.654.400				-611.545	8.567.813
- Jaar 2021	12.048.736			9.594.816				2.453.920
- Jaar 2020	4.690.717			4.690.716			0	1
Busconcessie Rotterdam e.o. RET								
- Jaar 2022		33.536.350	31.859.533				3.441.808	5.118.625
- Jaar 2021	1.645.868			1.736.347	90.479			0
- Jaar 2020	-922.282			-922.282				0
Busconcessie Haaglanden Stad HTM								
- Jaar 2022		23.155.298	16.261.924				2.865.727	9.759.101
- Jaar 2021	849.281			591.265		258.016		0
- Jaar 2020	611.530			611.530				0
- Jaar 2019	599.552				597.781			1.197.333
- Jaar 2018	705.524					1.223.321		-517.797
Bus concessie Haaglanden Streek EBS								
- Jaar 2022		20.236.530	19.224.704				3.877.060	4.888.886
- Jaar 2021	980.299			1.360.613	380.314			0
- Jaar 2020	625.215			625.215				0
- Jaar 2019	-75.241			-75.241				0
Bus concessie Voorne-Putten en Rozenburg EBS								
- Jaar 2022		9.802.012	9.311.911				1.811.138	2.301.239
- Jaar 2021	485.076			320.300		164.776		0
- Jaar 2020	292.469			292.469				0
- Jaar 2019	368.459			368.459				0
Concessie Parkshuttle Connexxion								
- Jaar 2022		668.655	668.655					0
- Jaar 2021	5					3.406		-3.401
- Jaar 2020	-17.551			-17.551				0
Subtotaal	28.369.156	395.647.210	356.840.324	24.658.156	1.068.574	1.649.519	-6.664.536	35.272.405
Beschikbaarheidsvergoeding 2020	22.247.250			20.851.000				1.396.250
Beschikbaarheidsvergoeding 2021	25.668.800			5.768.000				19.900.800
Beschikbaarheidsvergoeding 2022		81.727.000	65.380.800					16.346.200
Totaal	76.285.206	477.374.210	422.221.124	51.277.156	1.068.574	1.649.519	-6.664.536	72.915.655

Nog te betalen SPUK verkeersmaatregelen

	Stand per 31-12-2021	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2022
Nog te betalen SPUK verkeersmaatregelen	5.279.534	4.418.550	1.412.023	8.286.061
Totaal	5.279.534	4.418.550	1.412.023	8.286.061

De betaalde bedragen inzake de SPUK verkeersmaatregelen zien op diverse gemeenten die deelnemen aan deze regeling. Het betreft hier het rijksdeel dat betaald is aan de gemeenten. De totale projectbestedingen worden verantwoord in de lasten. Het rijksdeel wordt dan verantwoord als baat.

De post nog te betalen kosten overige bestaat voor het grootste gedeelte uit nog te betalen rente op de opgenomen leningen ad € 7,3 miljoen en aflossing en de leningen ad € 5,2 miljoen. Verder bestaat de post uit afrekeningen voor het ABRI project ad € 5 miljoen, diverse kosten voor exploitatie € 2,8 miljoen (remise kleiweg € 2,7 miljoen), afrekening studiekosten Oeververbindingen € 1,7 miljoen, projectvoortgang en nog te betalen kosten voor het programma Economisch Vestigingsklimaat ad € 1,1 miljoen en overige nog te betalen facturen ad € 0,1 miljoen. Deze kosten worden allen begin 2023 betaald.

De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren

	2022 € 314.988.005	2021 € 209.859.883
--	--------------------	--------------------

	Stand per 31-12-2021	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2022
het Rijk	209.859.883	562.060.852	456.932.730	314.988.005
Totaal	209.859.883	562.060.852	456.932.730	314.988.005

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.

Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen 2022 € 2.041.060 2021 € 3.157.530

	Stand per 31-12-2021	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2022
Samenwerkingsverband Bereik!	1.143.874		1.143.874	-
Digitaliseringsopgaaf	867.298	340.000	222.860	984.438
InnOVatiefonds	596.924	400.000	236.738	760.186
Marketingplatform	303.612	300.000	378.133	225.479
Te betalen premie reparatie 3e WW-jaar	18.205	4.860	-	23.065
Netto salarissen	38.275	2.846	38.275	2.846
Realisatie verbinding Haventransferium	150.000		150.000	-
Huur Telexstraat Q1	39.342	45.046	39.342	45.046
Totaal	3.157.530	1.092.752	2.209.222	2.041.060

Per 1-1-2022 is Bereik! opgehouden met bestaan. Samen met De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland is er een nieuwe organisatie opgezet, Stichting Zuid-Holland Bereikbaar.

Sinds 2021 is vanuit Bereik! het project “Digitalisering Overheden in Zuid-Holland t.b.v. Krachtenbundeling Smart Mobility” gestart, waar wij penvoerder voor zijn. In dit project nemen naast de MRDH ook de provincie Zuid-Holland en het Ministerie van IenW deel. Jaarlijks worden er bijdragen geïnd en de kosten betaald. Het saldo blijft beschikbaar voor het project.

InnOVatiefonds en Marketingplatform

De InnOVatieroute is een initiatief van HTM, de RET, EBS en de MRDH.

Het Marketingplatform is het platform van alle OV-bedrijven in de metropoolregio

De MRDH is penvoerder en voert de financiële hiervoor. Jaarlijks betalen de betrokken partijen een vooraf afgesproken bijdrage. Per jaareinde worden de lasten en de baten met elkaar verrekend en wordt het verschil toegevoegd of onttrokken aan of uit het saldo dat bij de MRDH op de balans staat. De middelen zijn van alle deelnemende partners en zal bij afronding conform de afgesproken verdeelsleutel worden verdeeld.

5.3 Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Programma Infrastructuur, verkeer, projecten	€ 45.600.362
Programma Infrastructuur, openbaar vervoer, projecten	€ 51.566.982
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies	€ 3.584.427.064
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering OV	€ 2.828.441
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer	€ 8.799.236
Programma Economisch Vestigingsklimaat	€ 6.027.036
Bedrijfsvoering	€ 2.774.755
Totaal	€ 3.702.023.876
	=====

De verplichtingen van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer bevatten tot en met 31 december 2022 op grond van het IPVa verleende subsidies en opdrachten voor kleine en grote projecten.

De bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies, opgenomen verplichtingen betreffen vooral exploitatiebijdragen. Het merendeel daarvan bestaat uit de verplichte concessies van rail- (€ 2,6 miljard) en busconcessies (€ 0,9 miljard).

Deze verplichtingen worden vanaf 2023 uit het BDU fonds en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU bekostigd.

Naast de hiervoor genoemde verplichtingen zijn voor de financiering van railinvesteringen ook borgstellingen verleend voor rechtstreeks aan de RET verstrekte leningen. Het betreft een aan de Europese Investeringsbank verstrekte borgstelling voor een lening van € 100 miljoen aan de RET. Een specificatie van de verstrekte borgstelling is opgenomen in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury). De hiermee samenhangende aan de RET te vergoeden kapitaallasten worden bekostigd uit het fonds BDU en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU.

De niet uit de balans blijvende verplichtingen die per jaareinde 2022 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan, bestaan uit drie onderdelen:

1. Het betreft voor het grootste deel vanaf 2018 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH. De stand van de niet uit de balans blijvende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt per jaareinde 2022 € 4.594.524. Dekking van deze verplichtingen vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.
2. Tot en met 2022 zijn een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat per jaareinde 2022 om een bedrag van € 224.179.
 - Dekking: Inwonerbijdrage EV 2023 en verder.

3. In 2022 is een meerjarige subsidie van € 1.500.000 verleend aan YES!Delft. De in 2022 bestede jaarschijf bedraagt € 291.667. De niet uit de balans blijkende verplichting bedraagt € 1.208.333.
 - Dekking: Inwonerbijdrage EV 2023 en verder.

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

5.4 Gebeurtenissen na balansdatum

Het coronavirus heeft geen financiële gevolgen voor de jaarrekening 2022, maar kan wel gevolgen hebben voor de begroting 2024 en mogelijk voor de jaren daarna. De toezegging van een beschikbaarheidsvergoeding van het rijk liep immers tot en met december 2022. Voor 2023 is een Transitievergoeding beschikbaar vanuit het Rijk als vorm van ondersteuning voor het Openbaar Vervoer. Hoe groot de financiële impact zal zijn, is nu nog moeilijk te bepalen. We monitoren onze risico's en die van onze partners. Onze organisatie loopt geen risico voor de continuïteit. We bewaken onze liquiditeitspositie goed en nemen zo nodig maatregelen om onze taken zo goed mogelijk te blijven uitvoeren.

Het is onzeker in hoeverre en met welke snelheid het gebruik van het openbaar vervoer zich zal herstellen nadat de maatregelen zijn ingetrokken. De vervoersbedrijven monitoren het herstel van het gebruik van het openbaar vervoer en zijn continu met de MRDH hierover in gesprek.

Wanneer er maatregelen nodig zijn die invloed hebben op de begroting van de MRDH, dan doorlopen we hiervoor de gebruikelijke procedures.

Deel 3
Overige gegevens

-0-0-0-

Hoofdstuk 6

Besluit

-0-0-0-

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 7 juli 2023;

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

Besluit:

1. De jaarstukken 2022 vast te stellen met een resultaat van € 454.819 met betrekking tot het programma Economisch Vestigingsklimaat;
2. van het resultaat een bedrag van € 165.013 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV om het tekort van de reserve per 31 december 2022 aan te vullen;
3. van het resultaat een bedrag van € 289.806 toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen twee jaar een concrete bestemming voorstelt;

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

de voorzitter,

de secretaris,

Ahmed Aboutaleb

Christel Mourik

Bijlage 1 Verantwoording 2022 conform SiSa

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2022 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 20-1-2023								
Verstrekk	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E20	Regeling stimuleringsmaatregelen 2020-2021 Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)		
			Aard controle R Indicator: E20/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/02	Aard controle R Indicator: E20/03	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/04		
			€ 2.975.616	€ 3.215.366	€ 1.607.372	Nee		
			Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters)	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk		
			Aard controle n.v.t. Indicator: E20/05	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/06	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/07	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/08		
			1 117 Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur	Ja	1.000	Gemeente Den Haag		
			2 123 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden	Ja	6	Gemeente Den Haag		
			3 106 Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg / erftoegangsweg	Ja	1	Gemeente Hellevoetsluis		
			4 109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden	Ja	2	Gemeente Midden-Delfland		

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2022 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 20-1-2023								
IenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T)	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekke middelen in (jaar T)	Besteding (jaar T)	Correctie over besteding (T-1)	Eindsaldo/-reservering (jaar T)
			Aard controle R Indicator: E27A/01	Aard controle R Indicator: E27A/02	Aard controle R Indicator: E27A/03	Aard controle R Indicator: E27A/04	Aard controle R Indicator: E27A/05	Aard controle R Indicator: E27A/06
			€ 209.859.883	€ 562.060.852		€ 460.334.687	€ 3.401.957	€ 314.988.005
			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				
			Aard controle n.v.t. Indicator: E27A/07	Aard controle R Indicator: E27A/08				
			1 Railconcessie RET	€ 158.787.976				
			2 Railconcessie HTM	€ 123.382.616				
			3					

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2022 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 20-1-2023								
Verstrekkers	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
lenW	E52	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Besteding (jaar T-3 (2019))	Besteding (jaar T-1)	Specifieke kosten van de concessiehouder in de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt	Totaal bedrag verstrekte subsidies concessieverlener conform concessie (jaar 2021) - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend
			Aard controle n.v.t. Indicator: E52/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E52/02	Aard controle R Indicator: E52/03	Aard controle R Indicator: E52/04	Aard controle R Indicator: E52/05	Aard controle R Indicator: E52/06
			1 Diversen	MRDH	€ 377.443.000	€ 360.528.000	€ 1.730.000	-€ 10.003.000
			Kopie naam concessie	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5B opbrengsten van reizigers) van de regeling	Totale Opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee)	
			Aard controle n.v.t. Indicator: E52/07	Aard controle R Indicator: E52/08	Aard controle R Indicator: E52/09	Aard controle R Indicator: E52/10	Aard controle R Indicator: E52/11	
			1 MRDH	€ 74.911.000	€ 172.986.000	€ 7.183.000		

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2022 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 20-1-2023							
Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E84	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulative besteding (t/m jaar T)	Cumulative eigen bijdrage en externe financiering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)	
			Aard controle R Indicator: E84/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/02	Aard controle R Indicator: E84/03	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/04	
			€ 0	€ 0	€ 0	Nee	
			Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters)	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk	
			Aard controle n.v.t. Indicator: E84/05	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/06	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/07	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/08	
		1					
		2					
		50					

Bijlage 2 Overzicht van baten en lasten 2022 per taakveld

Baten en lasten 2022 per taakveld (euro's)	Realisatie 2022	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2022	Gewijzigde begroting 2022	Primaire Begroting 2022	Realisatie 2021
<i>Lasten per taakveld</i>					
2.1 Verkeer en vervoer	39.159.696	-31.595.519	70.755.215	97.624.951	38.376.640
2.5 Openbaar vervoer	521.135.992	-70.087.109	591.223.100	476.003.684	566.809.102
0.5 Treasury	-	-	-	-	-
3.1 Economische ontwikkeling	5.015.764	-744.951	5.760.715	5.385.715	4.044.044
0.4 Overhead	6.699.777	-251.174	6.950.950	6.695.364	6.273.618
0.9 Vennootschapbelasting (VpB)	-	-	-	-	-
Totaal	572.011.228	-102.678.753	674.689.981	585.709.714	615.503.404
<i>Baten per programma</i>					
2.1 Verkeer en vervoer	41.834.227	-28.920.989	70.755.215	97.624.951	40.853.321
2.5 Openbaar vervoer	524.810.523	-67.412.578	592.223.101	476.003.684	570.412.506
0.5 Treasury	-	-	-	0	-
3.1 Economische ontwikkeling	6.702.547	1.435.582	5.266.965	5.266.965	6.539.158
0.4 Overhead	-	-6.950.950	6.950.950	6.695.364	-
Totaal	573.347.297	-101.848.934	675.196.231	585.590.964	617.804.984
Resultaat voor reservemutaties	1.336.069	829.818	506.250	-118.750	2.301.580
<i>Bestemming resultaat</i>					
Onttrekking aan reserves	-118.750	375.000	-493.750	-118.750	-285.000
Toevoeging aan reserves	1.000.000	-	1.000.000	-	1.126.723
Resultaat	454.819	454.818	0	0	1.459.857

Het overzicht van baten en lasten per taakveld is gelijk aan de staat van baten en lasten zoals deze is opgenomen in de jaarrekening. Echter in deze staat is de verdeling van de lasten en baten gemaakt naar taakveld zoals deze zijn voorgeschreven vanuit het BBV om de vergelijkbaarheid tussen gemeenten en GR's onderling te verbeteren.

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

Het taakveld 3.1 Economische ontwikkeling wordt in zijn geheel verantwoord onder het programma 2.3 Economisch Vestigingsklimaat.

Het taakveld 0.4 Overhead sluit aan op het overzicht 2.4 Overhead. Dit betreffen de indirecte personele en materiele kosten van de afdeling bedrijfsvoering. Deze kosten worden via een vaste verdeelsleutel doorberekend aan de overige programma's.

Bijlage 3 Controleverklaring

Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen.

Bijlage 4: Samenstelling bestuursorganen MRDH 2022 (per 31-12-2022)

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

Algemeen bestuur	
Voorzitter	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	de heer J.H.C. van Zanen
Albrandswaard	mevrouw J.G.H. de Witte
Barendrecht	de heer G. Veldhuijzen
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 A. Mulder
Hellevoetsluis	mevrouw M. Junius
Krimpen aan den IJssel	de heer M.W. Vroom
Lansingerland	de heer P.H. van de Stadt
Leidschendam-Voorburg	de heer J.G. Bijl
Maassluis	de heer T.J. Haan
Midden-Delfland	de heer A.P.J. van Hemmen
Nissewaard	de heer F. van Oosten
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.D. Lugthart
Ridderkerk	mevrouw A. Attema
Rijswijk	mevrouw H. Sahin
Rotterdam	de heer V.P.G. Karremans
Schiedam	de heer C.H.J. Lamers
Vlaardingen	de heer B. Wijbenga
Wassenaar	de heer L.A. de Lange

Algemeen bestuur (vervolg)	
Westland	de heer B.R. Arends
Westvoorne	de heer P.E. de Jong
Zoetermeer	de heer M.J. Bezuijen
Secretaris	mevrouw C. Mourik

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit	
Albrandswaard	de heer M. Bianchi
Barendrecht	de heer D. Vermaat
Brielle	de heer R.M. van der Kooi
Capelle aan den IJssel	de heer R. van Woudenberg
Delft	mevrouw M. Huijsmans
Den Haag	de heer A. Mulder (plv voorzitter)
Hellevoetsluis	de heer P. Schop
Krimpen aan den IJssel	de heer J. Janson
Lansingerland	de heer S. Fortuyn
Leidschendam-Voorburg	de heer. J. Keus
Maassluis	de heer J.M.H. Evers
Midden-Delfland	mevrouw M. Oderwald-Ruijsbroek
Nissewaard	de heer C. Hottentot
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.J.P. van Straten
Ridderkerk	de heer P. Meij
Rijswijk	de heer A. van de Laar
Rotterdam	de heer V.P.G. Karremans (voorzitter)
Schiedam	de heer F. Hamerslag
Vlaardingen	de heer B. Bikkers
Wassenaar	de heer A. van Sloten
Westland	de heer P. Varekamp
Westvoorne	de heer H.A. de Graad
Zoetermeer	mevrouw I. Ter laak
Adjunct-Secretaris	de heer J. Immerzeel

Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat

Albrandswaard	de heer M. Bianchi
Barendrecht	de heer L. van der Linden
Brielle	de heer A.A. Schoon
Capelle aan den IJssel	de heer E. Faassen
Delft	mevrouw M. Zwart
Den Haag	mevrouw S. Bruines (voorzitter)
Hellevoetsluis	de heer A.J. Spoon
Krimpen aan den IJssel	de heer H. van der Wal
Lansingerland	de heer L. Hoek
Leidschendam-Voorburg	mevrouw A.J.W. van Eekelen
Maassluis	de heer J.M.H. Evers
Midden-Delfland	de heer A.P.J. van Hemmen
Nissewaard	de heer J.W. Mijns
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.J.P. van Straten
Ridderkerk	de heer K. van der Duijn-Schouten
Rijswijk	de heer W. van Damme
Rotterdam	de heer R. Simons
Schiedam	de heer F. Hamerslag
Vlaardingen	de heer B. Bikkers (plv. Voorzitter)
Wassenaar	de heer A. van Sloten
Westland	de heer P. Varekamp
Westvoorne	mevrouw L. van der Pol
Zoetermeer	de heer J. Iedema
Adjunct-Secretaris	mevrouw M. Steinebach

Bijlage 5 Toelichting op gebruikte afkortingen

AROV	Actie programma Openbaar Vervoer	KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
AVLM	Automatisch Vervoer op de Last Mile	LLO	Leven lang ontwikkelen
AWB	Algemene wet bestuursrecht	MFR	Metropolitane Fietsroutes
BBV	Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten	MIPOV	Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer
		MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BDU	Brede doeluitkering	MJPA	Meerjarenplanning en Analyse
BFC	Bureau Financiën & Control	MKB	Midden- en kleinbedrijf
BID	Bureau Interne Dienstverlening	M&O	Management en organisatie
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten	MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
BO	Bestuurlijk Overleg	MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
BRT	Bus Rapid Transit	NRR	Netwerk RandstadRail
BSB	Bureau Strategie & Bestuur	NS	Nederlandse Spoorwegen
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer	NWB	Nederlandse Waterschapsbank
		OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst	OV	Openbaar vervoer
CID	Central Innovation District	PZH	Provincie Zuid-Holland
DIV	Digitale Informatie Voorziening	RET	Rotterdamse Elektrische Tram
DOVA	Decentrale OV-autoriteiten	ROV	Regionaal Ondersteuningsbureau
EBS	Egged Bussystems		Verkeersveiligheid
EBZ	Economic Board Zuid-Holland	RTHA	Rotterdam The Hague Airport
EER	Europese Economische Ruimte	RWS	Rijkswaterstaat
EV	Economisch Vestigingsklimaat	SiSa	Single information, Single audit
HCA	Human Capital Akkoord	SMITZH	Smart Manufacturing Industriële Toepassing in Zuid Holland
HMC	Hogere Milieu Categorie		Specifieke Uitkering
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	SPUK	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid
HRM	Human Resource Management	UAB	Vervoersautoriteit
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij	Va	Vereniging Nederlandse Gemeenten
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	VNG	Vennootschapsbelasting
INTHR	Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio	VPB	Vervoerregio Amsterdam
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit	VRA	Wet normering topinkomen
iVRI	Intelligente verkeersregel installatie	WNT	
IQ	InnovationQuarter		
KTA	Korte Termijn Aanpak		