METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

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

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

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

Contactpersoon

Datum
15 april 2020

ons kenmerk
70242

Onderwerp
Voorlopige jaarstukken MRDH 2019

doorkiesnummer

e-mail

aantal bijlage(n)
Jaarstukken MRDH 2019 - voorlopige versie

Geachte heer, mevrouw,

Conform artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) bieden wij u de voorlopige jaarstukken Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) 2019 aan. De accountantscontrole van de jaarrekening is inmiddels afgerond. In de voorlopige jaarstukken bevindt zich de goedkeurende controleverklaring voor zowel getrouwheid als rechtmatigheid.

De uitbraak van het coronavirus COVID-19 eind februari 2020 heeft een enorme impact op ons allemaal. Het coronavirus en de oproep van de minister-president om zoveel mogelijk thuis te werken, de horeca, theaters en musea te sluiten en evenementen af te gelasten, hebben enorme consequenties voor bedrijven, ook in onze regio. Dit raakt ook de beleidsterreinen verkeer en vervoer en economie van onze organisatie. Voor de aanpak van de crisis kijken wij wat we, aanvullend op de landelijk maatregelen van het Rijk, kunnen doen. We streven naar een zo adequaat mogelijke uitvoering van de landelijke en lokale maatregelen en naar zoveel mogelijk continuïteit van de reguliere werkzaamheden en van noodzakelijke (digitale) besluitvorming en hebben daarvoor de nodige interne maatregelen genomen.

Het coronavirus heeft geen financiële gevolgen voor de jaarrekening 2019, maar kan wel gevolgen hebben voor onze begroting 2020 en mogelijk voor de jaren daarna. Hoe groot de financiële impact zal zijn is nu onmogelijk te bepalen. We monitoren onze risico's en die van onze partners voortdurend. Onze organisatie loopt geen risico voor de continuïteit. We bewaken onze liquiditeitspositie goed en nemen zo nodig maatregelen om onze taken gedurende deze crisis zo goed mogelijk te blijven uitvoeren. Wanneer er maatregelen nodig zijn die invloed hebben op de begroting van de MRDH dan zullen hiervoor de gebruikelijke procedures worden doorlopen.

De bestuurlijke behandeling van de jaarstukken MRDH 2019 start op 20 mei a.s. als de voorlopige jaarstukken in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat worden besproken.

Op 25 mei a.s. worden de jaarstukken 2019 behandeld in de Rekeningcommissie MRDH. Deze commissie, waar vanuit elke gemeente een raadslid aan deelneemt, voert het jaarrekeningenonderzoek uit en brengt verslag inclusief een advies uit aan het algemeen bestuur van de MRDH.
De Rekeningcommissie is daarmee hét controlerend orgaan van de raadsleden. Dit laat onverlet dat het aan de gemeenten zelf is of en hoe ze de concept jaarstukken met de eigen MRDH-bestuurders bespreken voordat het algemeen bestuur een besluit neemt op 10 juli a.s.

De bestuurlijke behandeling van de jaarstukken MRDH 2019 is als volgt:

Wie	***Wanneer***
Bestuurscommissie Vervoersautoriteit	20-05-2020
Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat	20-05-2020
Rekeningcommissie MRDH	25-05-2020
Dagelijks bestuur	22-06-2020
Algemeen bestuur	10-07-2020

Voor eventuele vragen over de jaarstukken MRDH 2019 kunt u contact opnemen met Martijn Vollering via m.vollering@mrdh.nl.

Namens het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,



Dhr. P.H. van de Stadt
portefeuillehouder middelen

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAARSTUKKEN 2019

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

Document eDocs 68706
..-..-2020

Inhoudsopgave

Voorwoord 4
Leeswijzer 5
Deel 1 Jaarverslag 6
Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH 6
1.1 Strategie en resultaten 6
1.2 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten 7
1.3 Samenwerking met partners 8
1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming 9
1.5 Covid-19 Virus 9
Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording 10
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 10
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 28
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 34
2.4 Overzicht overhead 45
Hoofdstuk 3 Paragrafen 47
3.1 Organisatie en bedrijfsvoering 47
3.1.1 MRDH-organisatie 47
3.1.2 Bedrijfsvoering 49
3.1.3 Rechtmatigheid 54
3.2 Financiering 54
3.3 Verbonden partijen 60
3.4 Weerstandsvermogen en risico's 62
3.5 Onderhoud kapitaalgoederen 66
3.6 Staat van reserves en fondsen 68
3.7 Inwonerbijdrage per gemeente 69
Deel 2 Jaarrekening 70
Hoofdstuk 4 Balans 2019 70
Hoofdstuk 5 Programmarekening 71
Hoofdstuk 6 Toelichtingen 72
6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling 72
6.2 Toelichting op de balans 75
6.3 Toelichting op de programmarekening 88

6.4 Overzicht van baten en lasten per taakveld 100
6.5 Verantwoording 2019 conform SiSa 101
6.6 WNT-gegevens 102
Deel 3 Overige gegevens 108
Hoofdstuk 7 Besluit 108
Hoofdstuk 8 Controleverklaring 109
Bijlage 1: samenstelling bestuursorganen MRDH 2019 (per 31-12-2019) 110
Bijlage 2 Toelichting op gebruikte afkortingen 112

Voorwoord

23 gemeenten werken samen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan een sterke economie en een goede bereikbaarheid. De jaarstukken 2019 geven een overzicht van de financiële situatie van de MRDH-samenwerking. Cijfers en getallen die verbonden zijn met de ambities van de 23 samenwerkende gemeenten voor het MRDH-gebied. Door gericht en samenhangend te investeren in de bereikbaarheid en de economie kan de regio een stap vooruit doen. En dat is belangrijk willen we een goede toekomst voor de mensen die hier wonen en werken zeker stellen.

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

Johan Remkes,
Ahmed Aboutaleb,
Voorzitters

Leeswijzer

Voor u liggen de jaarstukken 2019 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

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

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

Deel 2: de jaarrekening bestaat uit hoofdstuk 4 (balans 2019), hoofdstuk 5 (programmarekening) en hoofdstuk 6 (toelichtingen).

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

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

Deel 1 Jaarverslag

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH

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

De Jaarstukken 2019 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormen een integrale verantwoording van de MRDH samenwerking met daarin zowel de programma's voor verkeer en vervoer als een programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Op 6 juli 2018 heeft het algemeen bestuur de Begroting 2019 inclusief het meerjarenbeeld 2020-2022 vastgesteld. Deze begroting is in het verslagjaar tweemaal bijgesteld. Het algemeen bestuur heeft op 12 juli 2019 kennis genomen van de 1e Bestuursrapportage MRDH 2019 en heeft de daarin opgenomen 1e begrotingswijziging 2019 vastgesteld.
De 2e begrotingswijziging 2019, opgenomen in de 2e Bestuursrapportage 2019, is vastgesteld door het algemeen bestuur op 13 december 2019.

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

Vernieuwen van de economie en verbeteren van de bereikbaarheid

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

1.2 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten

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

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. Er is een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur, waarin voornamelijk burgemeesters van de 23 gemeenten zitting hebben. Daarnaast zijn er bestuurscommissies, voor Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 23 gemeenten zitting hebben. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de adviescommissies voor Verkeer en Vervoer en Economisch vestigingsklimaat en de Rekeningcommissie. In bijlage 1 is het volledige overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2019. De samenwerkende MRDH-gemeenten worden ondersteund door de MRDH-organisatie, gevestigd aan de Westersingel te Rotterdam.

De WNT (Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2019: € 194.000 (2018: € 189.000). In overeenstemming met de WNT, die is ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-algemeen directeur en de leden van het algemeen en dagelijks bestuur en de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) van de MRDH vermeld in hoofdstuk 6.6 WNT-gegevens.

Betrokkenheid gemeenteraden
De gemeenteraden hebben een 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 2019 is de zienswijzeprocedure doorlopen voor de Begroting 2020, voor de beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen en voor de Strategische agenda MRDH 2022.

1.3 Samenwerking met partners

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

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

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

1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2019 wordt afgesloten met een voordelig resultaat vóór bestemming van € 6.661.888.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 12 juli respectievelijk 13 december 2019 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de tweede begrotingswijziging is door het algemeen bestuur besloten om € 6.737.208 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen, € 482.799 te onttrekken aan de reserve interne kwaliteitsverhoging en € 364.167 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV).
Op basis van het werkelijk behaalde resultaat is een bedrag van € 6.737.208 toegevoegd aan de Risicoreserve financieringen en wordt aan het algemeen bestuur voorgesteld om een bedrag van € 281.674 te onttrekken aan de Egalisatiereserve EV, € 439.694 te onttrekken aan de reserve interne kwaliteitsverhoging. Voor het restant ad € 646.048 wordt voorgesteld deze ook toe te voegen aan de Risicoreserve financieringen.

De onttrekking aan de Egalisatiereserve EV is ter dekking van bevoorschottingen en afrekeningen van tot en met 2018 aangegane verplichtingen aan gemeenten voor het uitvoeren van projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat, die gedurende meerdere jaren worden uitgevoerd. In 2019 zijn er diverse projecten gestart met betrekking tot de interne kwaliteitsverhoging. De verwachting is dat deze in 2020 worden afgerond. De kosten die betrekking hadden op 2019 worden onttrokken aan de reserve.

1.5 Covid-19 Virus

De uitbraak van COVID-19 (Coronavirus) eind februari 2020 heeft een enorme impact op ons allemaal. Het coronavirus en de oproep van de minister-president om zoveel mogelijk thuis te werken, de horeca, theaters en musea te sluiten en evenementen af te gelasten, hebben enorme consequenties voor bedrijven, ook in onze regio. Dit raakt ook de beleidsterreinen verkeer en vervoer en economie van onze organisatie. Voor de aanpak van de coronacrisis kijken wij wat we, aanvullend op de landelijke en lokale maatregelen, kunnen doen. We streven naar een zo adequaat mogelijke uitvoering van de landelijke en lokale maatregelen en naar zoveel mogelijk continuïteit van de reguliere werkzaamheden en van noodzakelijke (digitale) besluitvorming en hebben daarvoor de nodige interne maatregelen genomen.

Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Wat wilden we bereiken?

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is begin 2019 geactualiseerd. Daarbij zijn alle relevante, gewenste en noodzakelijke nieuwe OV-verbindingen en benodigde investeringen in stations knooppunten en dergelijke opgenomen in dit programma. Dat leidt, indien alle ingrepen voor 2040 onverkort worden uitgevoerd, tot een investeringsbehoefte van enkele miljarden. Adaptiviteit, fasering, uitwerking, draagvlak bij meer partners zoals Rijk en provincie, verbreding naar andere opgaven zoals verstedelijking en werklocaties waren nodig om de geambieerde investeringen in het OV naar 2040 concreter te maken en steviger te onderbouwen. In de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking (MoVe), die november 2019 in het Bestuurlijk Overleg MIRT is vastgesteld, is het bovenstaande gebeurd.

De UAB is een gezamenlijke strategie van MRDH, de ministeries van IenW, BZK, provincie Zuid-Holland, gemeenten Den Haag, Rotterdam en met medewerking van de NS, Prorail, HTM en RET. De strategie bevat ontwikkelpaden voor de Oude Lijn, lightrailcorridors in de Haagse regio, uitbreiding van de metrocapaciteit in de Rotterdamse regio, de OV-verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam, dit alles in combinatie met nieuwe verstedelijking (circa 195.000 woningen). Met deze UAB heeft de MRDH met haar partners de beleidsfase afgerond, vanaf 2020 zal de focus verschuiven naar het in uitvoering brengen van de gezamenlijke ambities. De laatste maanden van 2019 is de MRDH met haar partners al gestart om (gebiedsgerichte) ontwikkelprogramma's op te tuigen rondom Den Haag, Rotterdam en de Oude Lijn.

Bij de Binckhorst en de Oeververbinding is in november 2019 een belangrijke tussenstap gezet door te starten met deze verkenningen. Dit gold ook voor de gebiedsuitwerkingen Westland, Voorne-Putten en Middengebied, waarvan de OV-onderdelen in 2020 nadere invulling krijgen.

Naast het werken aan de OV-ontwikkelingen richting 2040, heeft de MRDH de concessies met de OV bedrijven HTM en RET herijkt. De concessie Haaglanden streek is medio 2019 ingegaan met vervoerder EBS, waarbij onder andere de volledige stadsdiensten van Zoetermeer en Delft met elektrische bussen worden gereden. In de busconcessie RET zijn per december 55 zero emissiebussen ingestroomd. MRDH en de HTM en RET zijn samen de InnOVatieroute gestart om het innoverend vermogen in de sector te vergroten en gerichte innovaties op het gebied van reizigersgroei, technologie en duurzaamheid te bereiken. Daarnaast heeft de MRDH nieuwe beleidskaders op het gebied van maatwerkvervoer vastgesteld, of opgestart (tarievenkader).

De nieuwe metroverbinding Hoekse Lijn tussen Schiedam en Hoek van Holland en het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer scoren vanaf het begin goed, met hoger dan verwachte reizigersaantallen en een hoge reizigerswaardering.

Doelstellingen begroting 2019	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Algemene strategie- en beleidsontwikkeling Het beleid van de MRDH moet inspelen op actuele inzichten over de werking van het verkeer- en vervoersysteem. Daarvoor is het nodig om structureel onze kennis op orde te houden -samen met kennisinstellingen in de regio- en de voortgang van het beleid te monitoren. In relatie hiermee willen we innovatiemogelijkheden stimuleren, met name waar dit gekoppeld kan worden aan economische kansen. We willen een actueel en goed werkend verkeersmodel ten behoeve van regionale project- en netwerkverkenningen en als faciliteit voor de 23 gemeenten. Omdat de beleidsdoelen van de MRDH alleen bereikt kunnen worden in samenwerking met anderen willen we dat deze een plek krijgen in de agenda's van anderen, in het bijzonder van het Rijk en de provincie Zuid-Holland. In verband met de invoering van de Omgevingswet in 2021 willen we zorgen dat de doelen en uitgangspunten van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het Regionaal Investeringsprogramma doorwerken in de omgevingsvisies op provinciaal en nationaal niveau.	Om te werken aan een goede bereikbaarheid van de regio heeft de MRDH intensief samengewerkt met de 23 gemeenten en relevante partners in programma's zoals het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe), in onderzoeksprogramma's met kennisinstellingen, opgaven uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) en het opstellen van een nieuw verkeersmodel.
Wegenstructuur De wegenstructuur in de metropoolregio moet voldoen aan de kwaliteitseisen qua snelheid en betrouwbaarheid die in de UAB zijn opgenomen: maximaal 1,5 à 2 keer de reistijd buiten de spits en 90% betrouwbaarheid.	Er wordt 2 jaarlijks gemonitord of de wegenstructuur in de metropoolregio voldoet aan de eisen. Voor wegen die niet voldoen aan de eisen, lopen diverse verkennende studies of worden maatregelen uitgevoerd.
Verkeersmanagement en ITS We willen dat de bestaande weginfrastructuur beter wordt benut en de betrouwbaarheid wordt vergroot, door verbetering van het sturen en geleiden van het verkeer conform vastgestelde kaders door gebruik te maken van de kansen die Intelligente Transport Infrastructuur (ITS) hiervoor biedt.	Dagelijks wordt door de verkeerscentrales in Rhoon, Rotterdam en Den Haag het verkeer gestuurd en geleid door uitvoering van regelscenario's. De uitrol van slimme en gekoppelde verkeersregelinstallaties vordert.

Fietsnetwerk De potentie van de (elektrische) fiets voor het realiseren van de bereikbaarheidsdoelen uit de UAB willen we benutten door de verhoging van de kwaliteit van het fietsnetwerk, in het bijzonder door realisatie van metropolitane fietsroutes, waar mogelijk gecombineerd met recreatieve routes. Daarnaast is het nodig om de te beperkte kennis over fietsgebruik en routekeuze te vergroten om investeringsbeslissingen beter te kunnen onderbouwen.	De 5 geprioriteerde metropolitane fietsroutes zijn in 2019 uitgewerkt tot schetsontwerp op routeniveau. De betrokken gemeenten werken deze routes in de planstudiefase verder uit op basis van nog te sluiten samenwerkingsovereenkomsten, inclusief een fietsstimulerings- en bewegwijzeringsplan. In totaal verbeteren we hiermee 90 km van de geambieerde 250 km aan Metropolitane fietsroutes binnen de metropoolregio.
Ketenmobiliteit De waardering van knooppunten willen we verhogen conform de eisen uit de UAB. Daarnaast willen we dat er voldoende goede fietsparkeerplaatsen en P+R-plaatsen zijn en dat deze door adequaat beheer goed worden benut. Tot slot willen we dat de langzaam verkeerroutes naar knooppunten op orde zijn. In 2019 wordt hierbij voortgebouwd op de beleidsuitwerking Ketenmobiliteit die in 2018 zal worden vastgesteld, de markt- en capaciteitsanalyse P+R en de inventarisatie van fietsparkeren bij OV. Gemeenten zullen hiervoor in samenwerking met de vervoerbedrijven en de stationsbeheerders plannen uitwerken, waar nodig gefaciliteerd door de MRDH. Investeren in de kwaliteit van knooppunten is ook investeren in de kwaliteit van de stad.	De activiteiten om te komen tot een programma ketenmobiliteit zijn in 2019 conform de UAB opgestart. In samenwerking met de gemeenten wordt een uitvoeringsprogramma ontwikkeld om de ketenmobiliteit op ov-knooppunten te verbeteren.
Reisgedrag en logistiek Beter benutten van het verkeer- en vervoersysteem door het stimuleren van gedragsverandering bij reizigers en de partijen die onderdeel zijn van logistieke processen.	Door het gericht benaderen van werkgevers en werknemers worden spits- en ritmijdingen gerealiseerd. Dit leidt tot een efficiëntere logistiek en reisgedrag en een betere benutting van het verkeer- en vervoersysteem.
Duurzame mobiliteit In de UAB staat de reductie van de CO2-uitstoot van het verkeersysteem met 30% in 2025 opgenomen. Hiervoor is in 2018 een Actieagenda opgesteld van maatregelen die uitgewerkt en uitgevoerd moeten worden. Vanuit de rol en verantwoordelijkheid van de MRDH dragen we daar aan bij. Zo zorgen we dat openbaar vervoer zonder emissies een efficiënte bijdrage levert aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid en mobiliteit.	In 2019 is een menukaart van concrete maatregelen gepresenteerd die gemeenten kunnen nemen om CO2-uitstoot in het verkeer te reduceren. De maatregelen op het gebied van openbaar vervoer zonder emissies worden uitgevoerd in de concessies conform het Nationaal Bestuursakkoord voor zero emissie busvervoer.

Verkeersveiligheid We willen bereiken dat er minder verkeersslachtoffers vallen door een risicogerichte aanpak van infrastructuur te stimuleren, verkeerseducatie te bevorderen voor de kwetsbare doelgroepen en verkeershandhaving hoger op de agenda te krijgen.	In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is in 2019 in samenwerking met de wegbeheerders een regionale risico-inventarisatie gemaakt als opstap naar een regionaal uitvoeringsprogramma in 2020.
Netwerk Openbaar Vervoer We willen ervoor zorgen dat openbaar vervoer, verstedelijking, wonen en ketenmobiliteit in onderlinge samenhang ontwikkeld blijven worden ten behoeve van verbetering van het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van de regio. Vanuit een integrale visie en in samenwerking met publieke- en private partners werken we aan de uitbreiding en optimalisatie van het netwerk door het uitwerken van OV-visies richting voorbereiding van concrete investeringsprojecten.	MRDH heeft via het gebiedsprogramma Mobiliteit en verstedelijking (MoVe) in 2019 meerdere nieuwe voorstellen voor het ontwikkelen van het OV-netwerk vastgesteld. De belangrijkste plannen waren de zogeheten Adaptieve Ontwikkelstrategie metropolitaan OV, de gebiedsuitwerking Middengebied en de verkenningen oeververbinding en Binckhorst. Deze plannen zijn begin 2019 geagendeerd in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de strategische Agenda van de MRDH. Vaststelling van bovenstaande beleidsdocumenten heef geleid tot een breed draagvlak bij de overheden (rijk, regio, gemeenten) en vervoersbedrijven.
Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur Een belangrijk instrument bij de exploitatie van het openbaar vervoer betreft de concessie met een daarbij behorende subsidiebijdrage. Op basis van een adequaat programma van eisen zijn in de periode 2016 – 2018 (nagenoeg) alle concessie opnieuw verleend, veelal voor een langere periode. Dat betekent dat het accent enerzijds komt te liggen op het (doelmatig) beheer van deze concessies. Daarbinnen zal bijzondere aandacht zijn voor effectieve inzet van de middelen, optimalisatie en duurzaamheid. Laatste wordt onder meer vertaald in de transitie naar 'zero-emissie' bussen. Anderzijds wordt het openbaar vervoer gekenmerkt door een snel veranderende context. Onder andere groeiende steden, bevolkingsgroei, woningbouw, duurzaamheid, flexibilisering van het mobiliteitsaanbod en toenemende krapte in de eigen (BDU) investeringsruimte vragen om duidelijke en robuuste beleidskeuzes, met het oog op de nog onzekere toekomst. Vanuit een integrale visie (onder meer in samenhang met verstedelijking) en in samenwerking met publieke-, private- en kennispartners werken we aan optimalisatie (van het gebruik) van het netwerk door het uitwerken	De railconcessies HTM en RET zijn dit jaar herijkt. Dit betekent dat in overleg de concessie voorwaarden op onderdelen zijn aangepast, gericht op beter en meer OV voor de reiziger. De busconcessies Voorne Putten en Haaglanden streek zijn met de nieuwe vervoerder EBS gestart. Nieuwe zero-emissie bussen zijn ingestroomd en het jaarlijkse vervoerplan heeft tot kleine optimalisaties in het netwerk geleid. Via deze dossiers is de efficiency en effectiviteit van het OV aan de aanbodkant verbeterd. Aan de vraagkant neemt het gebruik van het OV in totaal substantieel toe, met nuances en variaties binnen het netwerk. De groeicijfers over heel 2019 zijn nog niet bekend, prognoses t/m Q3 wijzen op een aanhoudende groei van de metro- en lightrailsystemen van tenminste 3%, en veel meer op de E-Lijn. De nieuwe Hoekse Lijn presteert bij aanvang al ruim boven de prognoses. Bus groeit eveneens, afhankelijk van de

van OV-visies richting voorbereiding van concrete investeringsprojecten en dragen we bij aan pilotprojecten.	concessie en lijnen tussen de 1 en 3%. Om verdere groei te kunnen realiseren worden allerhande maatregelen genomen, zoals de lobby voor extra financiële middelen, het implementeren van een scholen- en werkgeversaanpak, onderzoek naar tariefeffecten en het optimaliseren van de inrichting van voertuigen. Het tramnetwerk in Rotterdam laat echter geen groei zien, de 'stadse' tramlijnen in Den Haag ongeveer 1%.

Wat is er voor gedaan?

Acties

De voortgang van de in de Begroting 2019 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2019	Status	Toelichting
Algemene strategie- en beleidsontwikkeling		
Beleidsontwikkeling en -uitwerking		
Samen met de gemeenten proactief participeren in het proces van de Omgevingsvisies van de provincie Zuid-Holland en het Rijk en waar nodig gebruik maken van formele reactiemogelijkheden.		Er was geen aanleiding om reacties voor te stellen. De Nationale Omgevingsvisie van het Rijk was daarvoor te abstract en de provinciale omgevingsvisie betrof reeds eerder vastgesteld beleid.
De MRDH draagt zorg voor inbreng van het regionale vervoerbelang in ruimtelijke overlegtafels zoals het portefeuillehouders overleg verstedelijking en wonen en de regionale tafel Ruimte en Economie en draagt op verzoek van gemeenten vanuit het belang van de Vervoersautoriteit bij aan ruimtelijke planvorming van gemeenten.		De MRDH heeft zitting aan diverse regionale tafels om het vervoerbelang in te brengen. Zo is samen opgetrokken bij het verstedelijkingsakkoord. Mobiliteit en verstedelijking gaan hand in hand.
Samen met provincie en gemeenten invulling geven aan de wederkerige bijdrage vanuit de regio aan het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Actueel inspringen op wijzigingen in rijksregelgeving (mobiliteitsfonds).		In 2019 zijn door de betrokken overheden nader afspraken gemaakt over de verschillende projecten in het Gebiedsprogrammma MoVe. Het mobiliteitsfonds is in concept gereed. Daarbij wordt ingezet op het principe van modaliteit naar mobiliteit en wordt de opgave centraal gesteld. In 2020 wordt deze wet naar verwachting in de kamer vastgesteld zodat het mobiliteitsfonds in 2021 in werking kan treden.
Uitvoeren van integrale verkenningen of planstudies uit het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.		In het BO-MIRT 2019 zijn afspraken gemaakt over de MIRT verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam, de gebiedsuitwerkingen Westland, Middengebied en Voorne Putten, de adaptieve ontwikkelstrategie, de verkenning CID-Binckhorst en de korte termijn maatregelen.
Uitbreiden van de Kennisagenda met hogescholen en universiteiten waarmee in 2018 een start is gemaakt en gezamenlijke ontwikkeling van voorstellen ten behoeve van nationale of Europese kennisprogramma's.		In 2019 lag de prioriteit bij het beter toegankelijk maken van de eigen data, het verbeteren van de regiomonitor en het intensiveren van de contacten met kennisinstellingen.
Participatie in projecten en processen van CROW/KpVV, Connekt en andere relevante nationale kennisorganisaties.		De MRDH participeert in diverse overleggen rond kennisontwikkeling en -uitwisseling.

Monitoring en Modellen		
Voortgangsbewaking UAB, actueel houden van de UAB monitor en een bijdrage leveren aan de jaarlijkse regiomonitor.		De regiomonitor is dit jaar uitgevoerd in een regioverkenning. Naast de bestaande monitor is vooruit gekeken. Dit is gepresenteerd tijdens het MRDH-jaarevent.
Beheer en verbetering van het Verkeersmodel, inclusief gegevensinwinning.		Het verkeersmodel is van een update voorzien (V-MRDH 2.2.) en er is een nieuw toekomstjaar toegevoegd (V-MRDH 2.4.). Daarnaast is het verkeersmodel gebruikt voor diverse verkeersstudies.
Samenwerking		
Voorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT samen met de partners in de Zuidelijke Randstad en in afstemming met de inliggende gemeenten.		Op 20 november 2019 heeft het BO-MIRT plaatsgevonden. In diverse overleggen zowel landelijk als regionaal zijn de afspraken voorbereid en afgestemd.
Participatie in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad.		De MRDH participeert met relevante wegbeheerders in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad waar onderwerpen rond wegen e.d. op directieniveau worden afgestemd.
Participatie in het Gebiedsprogramma Duurzame bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag in de programmaraad en het programmateam, inclusief de Korte termijn Aanpak 2019-2022.		Binnen het Programma MoVe is door de betrokken overheden samengewerkt op programmaniveau en in de projecten zelf. Een van de resultaten is een KTA-pakket 2020-2022 voor € 48 miljoen. Tevens is afgesproken jaarlijks een maatregelenpakket af te spreken.
Structureel slimmer samenwerken met en tussen de MRDH-gemeenten en bedrijfsleven en kennisinstellingen gericht op mobiliteitsinnovatie en kennisontwikkeling en -deling.		Efficiënt en doelmatig samenwerken gebeurt in diverse samenwerkings-verbanden en op verschillende thema's. Voorbeelden zijn: het Mobility lab, de inzichtenfabriek bij de Verkeersonderneming, Bereikbaar Haaglanden en Rijnland, het programma AVLM, YES!Delft, het programma SMARD OV en Talking Traffic.
Wegenstructuur		
Uitwerken en uitvoeren van maatregelen ten gunste van de betrouwbaarheid van het wegennet, voortvloeiende uit de betrouwbaarheidsanalyses van 2017/2018.		De uitvoering van de maatregelen vindt plaats in het eerste kwartaal van 2020. Onderdeel van de uitvoering is een data-analyse-aanpak ('Moving Traffic') waarmee goed inzicht gekregen wordt in de problematiek en de oplossingen.
Uitvoeren en afronden van de gebiedsuitwerking "Integrale gebiedsuitwerking voor de ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 Westland" en Bereikbaarheid Voorne-Putten.		De 1e fase van de Gebiedsuitwerking Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven (knelpuntanalyse en oplossingsrichtingen) is afgerond en besproken in het BO-MIRT. Vervolgfase Voorne-Putten is opgestart naar verder uitwerken bereikbaarheidsmaatregelen en een separate studie naar extra oeververbinding. De gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland zit in hetzelfde stadium. De gebiedsuitwerking wordt vervolgd met een

		onderzoek voor de middellange (2030) en lange termijn (2040) naar integrale gebiedsontwikkeling (woningbouw Den Haag Zuidwest en uitbreiding Greenport Westland) met oplossingen voor verkeer en vervoer inclusief uitwerking in concrete maatregelen.
Regionale inbreng leveren in het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar de corridor Rotterdam-Antwerpen.		De MRDH heeft inbreng geleverd vanuit logistiek en goederen.
Regionale inbreng leveren bij de planuitwerkingsfase van de A4-N14 Haaglanden en waar nodig bij de A20 Nieuwerkerk-Gouda bij de uitwerking door het Rijk.		De MRDH participeert in overleggen die vanuit rijkswege zijn georganiseerd. In 2019 is gereageerd op de concept-planproducten van de A4-N14 Haaglanden en A20 Nieuwerkerk-Gouda
In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk doorlopen en afronden van de planuitwerkingsfase voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers.		Op 30 januari 2019 is door de gemeente Rijswijk, de gemeente Den Haag en de MRDH een bestuursovereenkomst gesloten over de oplossing voor de bekostiging Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan. In haar brief van 22 februari 2019 heeft de minister van IenW aangegeven niet in te stemmen met het verzoek om een bijdrage te verlenen aan de voorkeursoplossing vanuit het Infrastructuurfonds. De MRDH voert met gemeenten Rijswijk en Den Haag gesprekken over de ontstane situatie.
In samenwerking met het Rijk, PZH en regiogemeenten uitvoeren, monitoren en waar nodig bijstellen van het adaptieve vervolgprogramma Aansluitingen HWN/OWN.		De 2 prioritaire aansluitingen HWN/OWN, A15 Hartel en A15 Aveling worden binnen het programma aansluitingen HWN-OWN verder uitgevoerd
Verkeersmanagement en ITS		
Participeren in en mede financieren van BEREIK! t.b.v.: - uitvoeren en bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties; - verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten; - afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen (RegioRegie). - uitvoeren van de regionale routekaart: data-visie en multimodaal tactisch kader.		In Bereik!-verband zijn het afgelopen jaar regelscenario's uitgevoerd voor zowel dagelijkse situaties als incidentele situaties (wegwerkzaamheden, evenementen, incidenten). Daarnaast zijn binnen RegioRegie wegwerkzaamheden afgestemd. Er is een datavisie gemaakt en er is gestart met een verkenning naar een multimodaal tactisch kader.
Participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.		Binnen NDW is gewerkt aan het opstellen van kwaliteitstesten om de data zo goed mogelijk te laten zijn. Verkeersdata (auto en fiets) worden verzameld op basis van aanbestedingen
Invulling van het mede-opdrachtgeverschap van de exploitatie van de in 2017 aanbestede diensten uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg. Deze aanpak sluit aan bij Roadmap Next Economy. Dat betreft:		Nog niet alle gebruikstoepassingen van Talking Traffic zijn operationeel. In Rotterdam en Delft worden proeven gedaan met de prioriteitstelling voor fiets,

- informerende toepassingen (snelheden, parkeren, incidenten, routes, etc.); - slim regelen van Verkeersregelinstallaties; - slimme betere prioriteitsteling voor doelgroepen zoals OV en fietsers.		OV en vrachtverkeer. De proeven hebben nog niet geleid tot technisch werkende toepassingen. In het Westland en Oostland wordt gewerkt aan connected transport. De uitrol van slimme verkeerslichten (iVRI's) en de beschikbaarheid van data blijft een aandachtspunt.
Doorontwikkeling van de aanpak uit Beter Benutten vervolg in de aanpak slimme en duurzame mobiliteit gericht op: verdere uitbreiding van het aantal slimme verkeerslichten, uitrol van de slimme (netwerk) regelingen, uitrol prioriterende diensten. Verdere uitrol van bevorderen goed rijgedrag voor doorstroming en duurzaamheden. Stimuleren van gebruik van de diensten.		De productie van de slimme verkeerslichten (iVRI's) is vertraagd bij de leveranciers. Dit schuift deels door naar 2020.
Doorontwikkeling fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile en de diverse ontwikkellocaties daarin in samenwerking met InnovationQuarter.		Marktontwikkelingen zijn bepalend voor de snelheid waarmee AVLM over de regio uitgerold kan worden.
Bijdragen aan (kennis)ontwikkeling van over kansen en gevolgen van zelfrijdend vervoer (onderzoeksprogramma SURF STAD) en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of *platooning* van vrachtwagens).		SURF STAD is bijna afgerond. Platooning van vrachtwagens wordt meegenomen in het onderzoekstraject Catalyst.
Fietsnetwerk		
Samen met gemeenten en andere wegbeheerders voeren we in 2019 tenminste twee trajectstudies uit naar de realisatie van metropolitane routes. De uitkomsten daarvan leggen we vast in realisatieafspraken (Regionaal Investeringsprogramma).		In 2019 zijn vier van de vijf trajectstudies (routekeuze en schetsontwerp op routeniveau) opgeleverd. Het maken van de realisatieafspraken (uitvoerings-overeenkomsten) wordt in 2020 verwacht.
Vanaf 2019 ondersteunen we gemeenten met een programmaproces gericht op een zichtbare kwaliteitsimpuls van dit netwerk.		Er zijn twee themabijeenkomsten georganiseerd waarin de wegbeheerders in de MRDH resultaten van projecten en kennis en ervaring hebben uitgewisseld ('Platform Fiets').
In 2019 participeren we tenminste in 1 onderzoek naar fietsgebruik en 1 onderzoek naar routekeuze.		MRDH participeert in een onderzoekstraject van CROW en de provincies Utrecht en Noord-Brabant over de positie op het fietspad. Centraal staat de ontwikkeling van nieuwe richtlijnen voor belijning op hoogwaardige fietsroutes ten behoeve van fietscomfort en veiligheid. De uitkomsten worden verwacht in 2020 en nieuwe richtlijnen in 2021/22.
Ketenmobiliteit		
We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma fietsparkeren bij OV.		Bij Rotterdam Alexander en Delft Campus wordt de fietsstalling uitgebreid. Ook voor Rotterdam Centraal-Provenierszijde is een rijksbijdrage toegezegd. Voor Rijswijk, Rotterdam Centraal-centrumzijde en Rotterdam Blaak zijn studies afgesproken.

Gaan verder met de uitvoering van het bestuursakkoord fietsparkeren bij stations in samenwerking met ProRail en maken afspraken met gemeenten en NS over uitvoering van pilots voor de exploitatie van de grote, bewaakte fietsenstallingen. Daardoor worden deze optimaal benut en worden de totale kosten van het fietsparkeren op die locaties geminimaliseerd.		Er zijn geen pilots voor bewaakte stallingen opgestart in 2019. Er is nog geen overeenstemming tussen NS, ProRail en gemeenten.
We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma P+R bij OV-knooppunten.		Op 11 P+R terreinen is samen met de gemeenten verkend welke korte termijn maatregelen de parkeerdruk kunnen verlichten. Uitvoering wordt meegenomen in het programma ov-knooppunten.
We maken afspraken met gemeenten over de kwaliteitsverbetering op OV-knooppunten en stimuleren gemeenten tot het starten van alliantiegesprekken om samen met de stakeholders rond een knooppunt tot kwaliteitsverbetering te komen.		De inventarisatie van de knooppunten is afgerond. Op basis van input van gemeenten en stationsbeheerders is in februari 2020 voorgesteld aan de bestuurscommissie om hiervoor in het IPVA een programma op te nemen.
We maken afspraken met de OV-bedrijven over een gezamenlijke promotie van ketenmobiliteit in combinatie met OV-gebruik.		Actie is vertraagd in afwachting van afronding Uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit op ov-knooppunten.
Reisgedrag en logistiek		
Participeren in en cofinancieren van de organisatie van de uitvoering van reisgedragsmaatregelen binnen de regio (De Verkeersonderneming-Bereikbaar Haaglanden) passend binnen de Korte Termijn Aanpak.		De MRDH draagt als één van de opdrachtgevers financieel bij aan de uitvoeringsorganisaties en participeert zodat kan worden gestuurd op voor de gemeenten wenselijke ontwikkelingen.
Stimuleren van het regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH tot initiatieven op het gebied van mobiliteitsvernieuwing, bijvoorbeeld via pilots en proeftuinen.		Het stimuleren van nieuwe initiatieven is onderdeel van het takenpakket van de uitvoeringsorganisaties Verkeersonderneming (VO) en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland (BHR).
Organiseren van jaarlijkse netwerk-/kennisdelingsbijeenkomst Goederenvervoer in de regio.		Netwerk- en kennisdelingsbijeenkomsten zijn via de uitvoeringsorganisaties (VO en BHR) georganiseerd. Daarnaast participeert de MRDH in Logistiek 010 en het Haagse Platform Stedelijke Distributie. Voor de netwerkbijeenkomsten van Logistiek010 zijn alle MRDH-gemeenten uitgenodigd.
Uitvoeren van de in 2018 opgestelde regionale aanpak goederenvervoer, waaronder aanpak stedelijke distributie, mede in het licht van CO_2-reductie.		In 2020 moet via het CO_2-reductie-programma en MoVe een extra impuls aan de uitvoering worden gegeven.
Duurzame mobiliteit		
Stimuleren dat de maatregelen in de Actieagenda CO_2-reductie verkeer MRDH (2018) worden uitgevoerd.		De vaststelling van de 1e fase van het maatregelenpakket in het kader van het programma duurzame mobiliteit (voorheen Actieagenda CO2-reductie) is uitgesteld tot begin 2020.
Vertaling van de duurzaamheidsambities in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel.		De duurzaamheidsambities zijn vertaald naar de concessies. Wat o.a. heeft geleid tot elektrische bussen en groengas

		bussen in de concessies Haaglanden Streek en Voorne – Putten.
Faciliteren van initiatieven gericht op CO_2-reductie door afstemming en kennisdeling en het verkennen van (externe) bronnen van financiering (uit de markt en bij andere overheden).		In 2019 heeft de MRDH maandelijks overleg met de 23 gemeenten georganiseerd om kennis te delen over maatregelen, gericht op de reductie van CO_2-uitstoot. Duurzaam inkopen, verduurzaming logistiek en laadinfrastructuur zijn o.a. aan bod gekomen. Daarnaast hebben we in het kader van het Klimaatakkoord financiële bronnen bij het Rijk verkend. Dit loopt door in 2020.
Verkeersveiligheid		
Naast de doorlopende analyse door ViaStat gebruiken we andere methoden en bronnen naast de bestaande, zodat we meer inzicht krijgen in de ongevallen (soort, aanleiding, betrokkenen).		In 2019 hebben de gemeenten gebruik kunnen maken van ViaStat en het Veiligheidskompas.
Uitvoeren van de regiefunctie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid in samenwerking met de provincie Zuid-Holland van gedragsbeïnvloeding en educatie (onder andere programma's School op SEEF en TotallyTraffic), met als doel een toename van 5% van het aantal deelnemende scholen aan verkeerseducatie ten opzichte van 2018.		In 2019 deden ca 33% van de basisscholen en ca. 40% van de voortgezet onderwijsscholen aan verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding. Dat is een stijging van ca. 3,5%.
Opdrachtgever van gedragsbeïnvloedings-maatregelen en verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs, waarbij we de uniforme MRDH-brede aanpak voortzetten.		In 2019 heeft de MRDH opdracht gegeven voor de programma's School op SEEF en Totally Traffic.
In regioverband afspraken maken over inzet van handhaving in relatie tot gedragsbeïnvloedings-projecten.		De MRDH heeft in 2019 geprobeerd om met het ministerie Justitie en Veiligheid (OM) afspraken te maken over inzet van bijvoorbeeld BOA's voor verkeers-veiligheidshandhaving. Dit heeft geresulteerd in afspraken over een pilot in de provincie Utrecht. Afspraken over structurele handhaving zijn nog niet gemaakt.
Inspelen op kansen voor verkeersveiligheid bij mobiliteitsinnovaties, zoals rijtaakondersteuning en risicogestuurde aanpak fiets.		Fiets is één van de aandachtsgebieden die naar voren komt uit de verkeersveiligheidsanalyse die in 2019 is uitgevoerd. De uitkomsten worden meegenomen bij het opstellen van de risicogestuurde aanpak die in 2020 wordt opgesteld in samenspraak met de gemeenten.
Actief participeren bij de totstandkoming en uitvoering van actieplannen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.		In december 2019 is de Verkeersveiligheidsanalyse MRDH vastgesteld. In 2020 wordt gewerkt aan een regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid.
Netwerk Openbaar Vervoer		
Nadere uitwerking van de in 2018 vastgestelde integrale OV-visies, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaalsprong OV Den Haag 2040 en Netwerkvisie RandstadRail in de driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer.		Deze visies zijn overgenomen en uitgewerkt in de Adaptieve Ontwikkelstrategie metropolitaan OV, de gebiedsuitwerking Middengebied, de verkenning Binckhorst en preverkenning

		Oeververbinding. Het vaststellen van deze plannen bij de overheden (rijk, provincie, MRDH, gemeenten) leidde tot het nodige brede publieke draagvlak, met steun van de vervoerders.
Via de werkplaats Metropolitaan OV, ruimte en Duurzaamheid van het gebiedsprogramma samen met het Rijk de maatregelen voor de spoorverbinding Den Haag-Rotterdam (van Leiden t/m Dordrecht) concretiseren in relatie tot de ambities voor lightrail op het hoofdspoor en de verstedelijking (inclusief de landschappelijke inpassing).		Zie hierboven. Belangrijkste resultaat van de werkplaats is het brede draagvlak bij alle overheden om tussen 2030 en 2040 het S-Bahn concept op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht te realiseren, in nauwe samenhang met de ontwikkeling van 195.000 woningen en de realisatie van regionale OV verbindingen.
Participeren in verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Dat zijn naar verwachting: - MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam - MIRT-verkenning Den Haag CID-Binckhorst - regionale gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten, Zoetermeer, Westland.		De pre-verkenning Oeverbindingen Regio Rotterdam is afgerond, De MIRT-verkenning is gestart en een aanvullende (financiële) afspraak over de Algeracorridor is gemaakt.
Bijdragen aan aanpassing spooremplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam – Rotterdam.		Realisatieovereenkomst is ondertekend, financiële bijdrage MRDH is geëffectueerd, project is einde dit jaar in uitvoering gegaan en loopt tot 2025
Naamswijziging station Delft Zuid naar station Delft Campus.		Gerealiseerd per 16 december 2019.
Planstudie programma tram 2024 (nieuwe trams Den Haag, eventuele aanpassing tramlijnen en traminfra, nieuwe remise Rijswijk).		De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de eisen aan de nieuwe trams vastgesteld. Op een ander programmaonderdeel, de realisatie van een nieuwe remise, wordt een brede locatiestudie uitgevoerd met alle betrokken gemeenten, die is in 2019 gestart. Over de aan te passen traminfrastructuur worden in 2020 afspraken gemaakt tussen de gemeenten, HTM en MRDH.
Monitoring en evaluatie verschillende projecten, waaronder Netwerk Randstadrail (NRR) en andere gerealiseerde projecten.		Zie onderdeel infrastructuur van deze jaarrekening.
Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur		
Beleidsontwikkeling		
Nadere uitwerking en deels uitvoering van nieuwe energieconcepten (besparen, opwekken, laadinfra) gerelateerd aan de OV-infrastructuur, zoals plaatsen van zonnepanelen op daken van lightrailhaltes en metrostations.		Twee studies gestart naar winnen remenergie voertuigen en efficiënter energiegebruik in de voertuigen, realisatie van nieuwe zonnepanelen op een metrostation.
Bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer.		Als basis voor verdere implementatie is een beleidslijn 'maatwerkvervoer' voorbereid, die begin 2020 wordt

		vastgesteld. Parallel is met diverse gemeenten gestart met concrete projectontwikkeling van enkele pilots.
Bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water.		De gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en MRDH zijn begin 2019 onder penvoerderschap van de gemeente Rotterdam een aanbesteding voor het Personenvervoer over Water voor het gebied Maasvlakte- Brienenoordcorridor gestart. Gunning staat gepland op half mei 2020. Start uitvoering overeenkomst is 1 januari 2022.
Realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.		Rotterdam The Hague Airport, Rotterdam Innovation Airport, Gemeente Rotterdam, RET, Rebel en de MRDH hebben een letter of intent afgesloten voor een shuttleverbinding Meijersplein – airport. Er is een marktscan geweest voor geschikte voertuigen. De laatste hand wordt gelegd aan een implementatieplan. Inmiddels rijden er nieuwe elektrische bussen op lijn 33 met voldoende ruimte voor koffers en een moderne frisse uitstraling. Buslijn 37 is sinds 25 augustus 2019 doorgetrokken vanuit Delft naar de airport. Ook de halte aan de airportkant is verbeterd. Tenslotte wordt samen met de airport en de verkeersonderneming gewerkt aan Mobility as a service, waarbij reizigers via een app verschillende manieren van natransport (vanaf de vlucht) kunnen plannen, boeken en reserveren.
Nadere uitwerking geven aan het begin 2018 gepubliceerde onderzoek systeemknoppen OV, onder meer door nieuwe maatregelen ten aanzien van sociale veiligheid, tarieven, lijnvoering waarbij een meer doelmatige inzet, een betere functionerend mobiliteitssysteem en het vrijspelen van middelen uitgangspunten zijn.		Uitgangspunten onderzoek systeemknoppen worden in afzonderlijke trajecten opgepakt: 1) beleidslijn tarievenkader OV is in voorbereiding, besluitvorming vindt plaats begin 2020, 2) optimalisatie lijnvoering via jaarlijkse vervoerplanprocedure.
Concessiebeheer/- management		
Doelmatig en rechtmatig beheer van 2 rail concessies (HTM en RET), 4 bus concessies (RET, HTM, Connexxion en EBS) en enkele overige concessies/opdrachten zoals de parkshuttle, Fast Ferry en Regiotaxi Haaglanden.		Uitvoering gegeven aan het concessiebeheer van alle OV concessies in de metropoolregio. Busconcessie Voorne-Putten Rozenburg en Haaglanden zijn van start gegaan met nieuwe vervoerder. Ook busconcessies RET en HTM zijn nieuwe concessieperiode ingegaan.

Begeleiding van het transitiepad zero-emissie voor zowel HTM als RET, wat moet leiden tot (gefaseerde) aanschaf van zero-emissie bussen.		Bij start nieuwe busconcessies heeft eerste instroom van elektrische - en hybridebussen plaatsgevonden. Komende jaren volgen andere tranches, conform het afgesproken transitiepad.
Implementatie van R-net als drager van het (H)OV netwerk en als onderdeel van ketenmobiliteit, meer specifiek optimalisatie OV en fiets.		In de kadernota voorgenomen R-net busverbindingen zijn operationeel. Halte infrastructuur wordt komende jaren ook aangepast.
Verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen.		Bij de herijking railconcessie HTM is ruim € 30 mln aan gepland onderhoud (periode van 10 jaar) bespaard. HTM en MRDH hebben afgesproken dit bedrag te herallocceren aan het project tram 2024.
Realisatie benchmark beheer en onderhoud, waarbij aanknopingspunten op verdere kostenreductie verder uitgewerkt worden in een voorstel voor een nieuwe taakstelling op de kosten voor onderhoud van zowel de railinfra als de railvoertuigen.		Gerealiseerd. In 2020 maken MRDH, RET en HTM nadere afspraken tot optimalisatie van het onderhoud.
Het nieuwe beslismodel, dat in 2018 met de gemeenten ontworpen wordt, doorvoeren voor het nieuwe vervoerplan 2020. Financieel geldt daarbij de insteek dat dit plan minimaal gelijk dan wel lager uitpakt dan 2019.		Gerealiseerd. Bij de herijking van de railconcessies HTM en RET zijn bovendien afspraken gemaakt voor beperkt extra aanbod in de toekomstige vervoerplannen, om de reizigersgroei op te vangen.

Project loopt volgens begroting

Project loopt niet volgens begroting

Wat heeft het gekost?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019	Primaire begroting 2019	Verschil realisatie 2019 en realisatie 2018	Realisatie 2018
Lasten:						
Beleid en programmering						
Verkeer	4.674.172	-625.828	5.300.000	5.300.000	1.180.215	3.493.957
Openbaar vervoer	4.693.137	-606.863	5.300.000	5.300.000	914.013	3.779.124
Subsidie CROW-KpVV	0	0	0	0	-900.000	900.000
Subtotaal Beleid en programmering	**9.367.309**	**-1.232.691**	**10.600.000**	**10.600.000**	**1.194.228**	**8.173.081**
Exploitatie openbaar vervoer						
Concessies	189.623.801	-9.088.956	198.712.757	192.003.003	-1.245.327	190.869.128
Beheer en onderhoud infra	193.628.560	4.918.307	188.710.253	186.997.140	6.935.338	186.693.222
Subtotaal Exploitatie OV	**383.252.361**	**-4.170.649**	**387.423.010**	**379.000.143**	**5.690.011**	**377.562.350**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	2.141.653	-878.922	3.020.575	3.111.400	82.342	2.059.311
Subtotaal Apparaatslasten	**2.141.653**	**-878.922**	**3.020.575**	**3.111.400**	**82.342**	**2.059.311**
Financiering						
Rente	14.808.277	-8.341	14.816.618	15.995.713	-1.378.721	16.186.998
Subtotaal Financiering	**14.808.277**	**-8.341**	**14.816.618**	**15.995.713**	**-1.378.721**	**16.186.998**
Totaal lasten	**409.569.601**	**-6.290.602**	**415.860.203**	**408.707.256**	**5.587.861**	**403.981.740**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	387.849.425	-6.552.932	394.402.357	391.711.543	7.077.945	380.771.480
Onttrekking mobiliteitsfonds	159.419	159.419	0	0	77.963	81.456
Risico-opslag	7.383.257	646.049	6.737.208	15.995.713	270.004	7.113.253
Rente	14.835.583	18.965	14.816.618	7.245.146	-1.269.003	16.104.586
Overige inkomsten	6.725.173	83.945	6.641.228	1.000.000	-299.045	7.024.218
Totaal baten	**416.952.857**	**-5.644.554**	**422.597.411**	**415.952.402**	**5.857.864**	**411.094.993**
Resultaat voor reservemutaties	**7.383.256**	**646.048**	**6.737.208**	**7.245.146**	**270.003**	**7.113.253**
Toevoeging risicoreserve financiering	6.737.208	0	6.737.208	7.245.146	-376.045	7.113.253
Resultaat	**646.048**	**646.048**	**0**	**0**	**646.048**	**0**

Lasten

Lasten Beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 0,6 miljoen voordelig)
Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 0,6 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan het lager afsluiten van lopende opdrachten (€ 0,3 miljoen) in 2019 en het doorschuiven van opdrachten die in begin 2020 zullen worden afgerond (€ 0,3 miljoen).

Lasten beleid en programmering Openbaar vervoer (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 0,6 miljoen voordelig)
Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 0,6 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan lagere inhuurkosten dan begroot van € 0,4 miljoen, lagere onderzoekskosten voor OV exploitatie en OV assets dan begroot van € 0,2 miljoen. Dit komt doordat onderzoeken hetzij goedkoper uitvielen, hetzij voor een deel doorgeschoven zijn naar 2020.

Lasten exploitatie openbaar vervoer voor concessies (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 9,1 miljoen voordelig)
De lagere kosten worden voor € 4 miljoen veroorzaakt doordat de afrekening van de bonus malus over de jaren 2017 en 2018 voor de RET nog niet is geschied De reden hiervoor is dat RET nog geen volledige verantwoording over 2017 en 2018 heeft overgelegd. De bonus/malus boete is daardoor nog niet met zekerheid te bepalen. Dit is geen vrij geld. De afrekening zal naar verwachting in 2020 geschieden.

De vaststelling van de subsidie aan HTM over de jaren 2016 en 2017 heeft in 2019 plaats gevonden. Dit heeft geleid tot een positief resultaat van € 1,3 miljoen. Daarnaast is de bonus malus over 2018 nog niet afgerekend met de HTM. De reden hiervoor is dat in 2019 nog geen volledige verantwoording door HTM is ingediend. Hierdoor is de bonus/malus/boete nog niet met zekerheid vast te stellen. Hiervoor was een bedrag gereserveerd voor € 0,7 mln. Dit is geen vrij geld. De afrekening zal naar verwachting in 2020 geschieden.

Het budget voor de concessie Voorne Putten Rozenburg is € 0,4 miljoen hoger dan werkelijk aan subsidie is verleend.

De kosten voor de concessie Bus Rotterdam zijn € 1,4 miljoen hoger dan waar in de begroting rekening mee is gehouden. Enerzijds wordt dit veroorzaakt doordat de concessiesubsidie van de nieuwe concessie in de beginperiode hoger is dan de concessiesubsidie in de latere jaren. Dit komt doordat de opbrengsten jaarlijks stijgen en de afschrijvingskosten van het materieel jaarlijks dalen. Daardoor is gedurende de concessieperiode een afnemende subsidie benodigd. Dit veroorzaakt een nadelig effect van € 0,4 miljoen. Anderzijds is de afkoop van de meerkosten van het onderhoud aan Zero Emissie bussen in december opgenomen voor een bedrag van € 0,3 miljoen. Daarnaast heeft de afrekening over 2018 plaatsgevonden voor een bedrag van € 0,7 miljoen.

De kosten voor de DRIS panelen zijn geboekt onder het beheer en onderhoud infra en begroot onder de exploitatiekosten. Hierdoor is er een positief verschil van € 0,9 miljoen bij de exploitatiekosten en een even groot nadeel bij de infrakosten.

De kosten voor de abriconcessies zijn € 1,5 mln. hoger dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door het verschil tussen de werkelijke kosten en de hoogte van de reclameafdracht als kosten wordt geboekt omdat dit afdrachten aan de gemeenten zijn. Dit leidt niet tot een resultaatsverschil. Het verschil tussen de kosten en reclame-inkomsten wordt verrekend met de deelnemende gemeenten aan het abricontract.

In de begroting zijn de kosten voor Regiotaxi opgenomen voor € 3,2 miljoen. In de realisatie zijn de kosten verdeeld over de posten exploitatie voor € 2,8 miljoen en de beheerskosten voor € 0,4 miljoen. Hierdoor is er bij exploitatie een positief verschil van € 0,4 miljoen.

De kosten voor bijdragen aan het verdelen van de regionale kaartopbrengsten zijn in 2019 € 0,2 miljoen lager dan verwacht.

Het budget voor risico's en reserveringen van € 4 miljoen is niet aangesproken en valt vrij.
De overige kleinere verschillen bedragen € 0,1 miljoen positief.

Lasten Beheer en onderhoud infra (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 4,9 miljoen nadelig)

De hogere kosten voor beheer en onderhoud infra van € 4,9 miljoen worden als volgt veroorzaakt:

De subsidie over 2016 van RET is voor € 2,8 miljoen lager vastgesteld dan waar in de begroting rekening mee is gehouden. De oorzaak hiervan is dat infraprojecten later gerealiseerd worden dan begroot. Daarnaast is de Hoekselijn in het najaar gaan rijden waardoor de beheer en onderhoudskosten € 4,5 miljoen lager zijn dan begroot.

In de bestuursrapportage is rekening gehouden met de afrekening van beheer en onderhoud 2017 van de HTM ten opzichte van de verleningsbeschikking. De verleningsbeschikking is echter niet voor alle onderdelen opgenomen als nog te betalen bedrag. Dit geeft nu een afwijking ten opzichte van de bijgestelde begroting van € 4,7 miljoen.

In de bekostiging voor het vervangingsonderhoud infrastructuur is de afrekening van RET opgenomen voor de Kleiweg aanpassing voor een bedrag ineens van € 8,2 miljoen. Deze afrekening was in de begroting verwerkt als kapitaallastenvergoeding. Tevens zijn de kosten voor brandbeveiliging metro ter grootte van € 1,5 mln. ten laste van het vervangingsonderhoud infrastructuur geboekt. Het investeringsproject in het Investeringsprogramma is op nul gesteld.

Het vervangingsonderhoud infrastructuur van HTM is € 1,2 miljoen lager dan begroot vanwege de vaststelling van de subsidie over 2016 en 2017. Het vervangingsonderhoud is op een later tijdstip uitgevoerd dan was begroot.

Het dagelijks beheer en onderhoud DRIS is bij het dagelijks beheer en onderhoud van HTM opgenomen. Daarmee kan deze post van € 1 miljoen vrijvallen.

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

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

Baten

Marktconformiteitsopslag
De marktconformiteitsopslag betreft een opslag van een aantal basispunten op het rentepercentage van de leningen die wij verstrekt hebben aan regionale ov-bedrijven. Voor het jaar 2019 is de ontvangen marktconformiteitsopslag in zijn geheel toegevoegd aan de risico reserve financieringen.

Rente
Deze post heeft betrekking op de ontvangen rente op de leningen die verstrekt zijn aan regionale ov-bedrijven. De stijging van de inkomsten ten opzichte van vorig jaar is te verklaren doordat er meer uitgeleend is.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 0,2 miljoen voordelig)
Het verschil van € 0,2 miljoen betreft kleinere afwijkingen op diverse posten.

Resultaatbestemming
Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 7.383.256. 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). Conform begroting wordt er € 6.737.208 toegevoegd aan de risicoreserve financiering. Het verschil ad € 646.048 wordt middels een voorstel resultaatbestemming voorgelegd aan het AB om toe te voegen aan de risicoreserve financieringen.

Algemene toelichting

De grootste mutaties in de afwijkingen van de begroting met de werkelijke kosten is gelegen in het feit dat subsidies die in vorige jaren zijn verleend in het huidige boekjaar verantwoord en vastgesteld worden. De grootste risicoposten vormen de vaststellingen van de RET Rail concessie. De vaststellingen over de jaren 2017 en 2018 zijn in 2019 niet vastgesteld. Dit komt doordat er een dispuut voorligt over het al dan niet vergoeden van interne verrekenrente tussen BV's van RET. De verwachting is dat dit dispuut in 2020 afgerond is.

Voor HTM Railconcessie is de subsidie over het jaar 2018 nog niet in 2019 vastgesteld. Dit is veroorzaakt door het feit dat HTM nog geen definitieve verantwoording heeft overgelegd.

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

De overige concessiesubsidies zijn alle vastgesteld tot en met het jaar 2018.

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Wat wilden we bereiken?

De hoofddoelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn opgenomen in deze paragraaf. De topeisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 geoperationaliseerd en er heeft een volledige nulmeting plaatsgevonden. Tevens zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld. Deels heeft dit plaatsgevonden in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.

Daarbij zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze zijn deels opgenomen in het gebiedsprogramma MoVe als onderdeel van MIRT, dat is gestart in het BO-MIRT najaar 2017. In 2018 en 2019 heeft dit tot afspraken voor verkenningen en gebiedsuitwerkingen geleid. Daarnaast zijn de opgaven die bijdragen aan onze top-eisen opgenomen in onze update van Uitvoeringsagenda bereikbaarheid, die einde 2018 in concept gereed was en begin 2019 is vastgesteld.

Doelstellingen begroting 2019	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Het doen realiseren van projecten op het gebied van verkeer en vervoer uit het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa), en in het verlengde daarvan het Regionaal Investeringsprogramma, door de inzet van subsidies, om zodoende uitvoering te geven aan de beleidsdoelstellingen van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.	In 2019 heeft de MRDH aan 124 projecten uit het IPVa subsidie verleend en 128 projecten zijn na realisatie financieel afgewikkeld. 2019 was voor de realisatie van OV-projecten een hoogtepunt: met de oplevering van zowel de ombouw Hoekse Lijn als de vervoersknoop Lansingerland-Zoetermeer (Bleizo). Financieel is dat in de jaarrekening niet meteen terug te zien, omdat de financiële afronding tot in 2020 doorloopt. Dat geldt ook voor de financiële afronding van eerder opleverde proejcten zoals Netwerk Randstadrail. De Komkommerweg in Pijnacker-Nootdorp is in gebruik genomen evenals de ontsluiting van Kickersbloem III in Hellevoetsluis. Daarnaast zijn in 2019 de Sebastiaanbrug Delft en de R-Net lijnen fysiek in uitvoering genomen. De realisatiefase van het project sporen Schiedam is eind 2019 dit jaar gestart. De overige projecten in de realisatiefase lopen door met oplevermomenten in 2020 en verder.

Wat is er voor gedaan?

Acties
De voortgang van de in de begroting 2019 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Netwerk openbaar vervoer

Acties in 2019	Status	Toelichting
Inhoudelijke en financiële afwikkeling van de programma's Netwerk RandstadRail en Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.		De programma's zijn sinds eind 2018 inhoudelijk gereed. De financiële afronding loopt door tot en met het tweede kwartaal in 2020.
Realisatie van het laatste deel van tramlijn 19, mits de Sebastiaansbrug dan ook in uitvoering wordt genomen. Voor tramlijn 19 betekent dit het aanbrengen van bovenleidingen, signalering en tractie.		Het project is in realisatie en loopt nog door tot 2022.
Realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.		De no-regret maatregelen van tramlijn 1 zijn in uitvoering genomen. De realisatie loopt door in 2020.
Realisatie tram 19B naar TU Delft inclusief de Sebastiaansbrug.		De projecten zijn in uitvoering genomen. De realisatie loopt door in 2020 en verder.
Inhoudelijke en financiële afwikkeling van vervoersknoop Bleizo, plus de afhandeling van de bedieningsovereenkomst Bleizo met de NS, en de inhoudelijke en financiële vaststelling van de OV-baan bij Bleizo.		Het station Lansingerland-Zoetermeer en de OV-baan zijn officieel in gebruik genomen. De financiële afwikkeling zal in 2020 plaatsvinden na het afwikkelen van enkele restpunten. De bedieningsovereenkomst met NS is afgehandeld in 2019.
Realisatie keervoorziening metrolijn E bij Pijnacker/verhoging spitsfrequentie.		De realisatiefase is gestart en loopt door tot en met 2022.
Realisatie van maatregelen om frequentie op samenloopdeel RandstadRail te verhogen.		Het project zit in de uitwerkingsfase. De verwachting is een realisatiebesluit te nemen in 2020.
Afronding van het programma Stadstram Rotterdam		Het laatste haltepaar van het programma Stadstram is eind 2019 gerealiseerd. De financiële afwikkeling van het programma volgt in 2020.
Afronding van het programma beveiliging Metro		Het project is met grote zekerheid eind 2023 afgerond inclusief nooduitgangen en het herstel van de Rook Warmte Afvoer (RWA). Met betrekking tot de RWA loopt er nog een onderzoek (zie Q4 rapportage beheer railinfrastructuur 2019). Alleen als het project vanwege dat onderzoek nog met grote tegenvallers te maken krijgt, komt 2023 onder druk te staan.
Financieel bijdragen aan OV-knoop Rotterdam-Alexander.		Het project is in uitvoering tot en met medio 2020.

De eerste bijdrage viersporigheid station Schiedam, mits er overeenstemming is met IenW en andere partijen over cofinanciering.		In 2019 hebben de partijen een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) opgesteld. De bijdrage van de MRDH zal in 2020 verstrekt worden op basis van de getekende SOK.
Financiële afwikkeling project ombouw Hoekse Lijn.		Project decharge voor de ombouw wordt verwacht in 2020.
Financiële bijdrage aan het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		De subsidieaanvraag van de gemeente Rotterdam wordt in 2020 verwacht. De realisatie staat gepland voor 2021 en 2022.
Realisatie R-net.		De realisatie R-net haltes en overige infrastructuur is gestart. Volledige realisatie vindt plaats via ingroeimodel en op basis van doelmatigheid.

Wegenstructuur

Acties in 2019	Status	Toelichting
Financiële bijdrage aan de Rotterdamsebaan (doorlopend tot en met 2023).		In 2019 zijn de tunnelbuizen gerealiseerd. De ingebruikname van het project wordt eind 2020 verwacht.
Inhoudelijke en financiële vaststelling van de Hooipolderweg te Midden-Delfland.		De Hooipolderweg te Midden-Delfland is in 2018 opgeleverd en in gebruik genomen en de subsidie is vastgesteld.

Fiets- en ketenmobiliteit

Acties in 2019	Status	Toelichting
Inhoudelijke en financiële vaststelling van de subsidie fietsviaduct over de A4 Den Haag.		Het fietsviaduct is naar verwachting begin 2020 gereed. Na oplevering wordt het project financieel afgewikkeld.
Subsidie voor de realisatie van P+R Forepark te Den Haag.		De bouw van de P&R is vertraagd en start in 2021, met een geplande oplevering in 2023.
Subsidie voor de realisatie van de H6-weg te Hoek van Holland.		De subsidie is in 2018 verleend. Het project is in 2019 bijna geheel uitgevoerd. Openstelling wacht op het aansluitende project Stationsomgeving Hoek van Holland haven, waarvan de uitvoering in 2019 is gestart.

Project loopt volgens begroting

Project loopt niet volgens begroting

Wat heeft het gekost?

Programma 2: Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019	Primaire begroting 2019	Verschil realisatie 2019 en realisatie 2018	Realisatie 2018
Lasten:						
Projectkosten Verkeer						
Verkeersmanagement en wegenstructuur	155.251.208	-92.539.277	247.790.485	193.250.951	51.616.200	103.635.008
Fiets- en ketenmobiliteit	18.044.612	-7.664.820	25.709.432	24.318.320	111.672	17.932.940
Verkeersveiligheid	9.685.892	-2.235.129	11.921.021	16.772.655	-101.767	9.787.659
Subtotaal Verkeer	**182.981.712**	**-102.439.226**	**285.420.938**	**234.341.926**	**51.626.105**	**131.355.606**
Projectkosten OV						
Netwerk Openbaar Vervoer	79.907.030	-14.079.809	93.986.839	89.378.748	17.627.799	62.279.231
Subtotaal OV	**79.907.030**	**-14.079.809**	**93.986.839**	**89.378.748**	**17.627.799**	**62.279.231**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	1.651.655	261.884	1.389.771	1.456.700	-134.457	1.786.112
Subtotaal Apparaatslasten	**1.651.655**	**261.884**	**1.389.771**	**1.456.700**	**-134.457**	**1.786.112**
Totaal lasten	**264.540.397**	**-116.257.151**	**380.797.548**	**325.177.374**	**69.119.447**	**195.420.949**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	202.197.409	-42.115.290	244.312.699	232.694.174	92.813.437	109.383.972
Onttrekking mobiliteitsfonds	24.691.217	24.691.217	0	0	478.616	24.212.601
Overige inkomsten	37.651.771	-98.833.078	136.484.849	92.483.200	-24.172.605	61.824.376
Totaal baten	**264.540.397**	**-116.257.151**	**380.797.548**	**325.177.374**	**69.119.448**	**195.420.949**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Lasten

Projectkosten verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur *(verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 93 miljoen voordelig)*

De realisatie is lager (€ 93 mln.) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Voor de Rotterdamsebaan wordt een technische correctie uitgevoerd. De vordering op het Rijk van eind 2018 van € 88,3 mln. had via de lasten en baten moeten worden terugboekt en niet via de balans. Dit heeft geen effect op het jaarrekening resultaat.
- Voor de Rotterdamsebaan is aan extra lasten (€ 4,8 mln.) genomen voor het indexeren van het project. Het project Kickersbloem is in 2019 bijna volledig gerealiseerd. De werkelijke realisatie was hoger (€ 2,5 mln.) dan bij de gewijzigde begroting was ingeschat. Het project herinrichting busplatform Den Haag is in 2019 volledig gerealiseerd. De werkelijke realisatie was hoger (€ 3,3 mln.) dan bij de gewijzigde begroting was ingeschat.
- De realisatie van kleinere projecten in 2019 (< €1 mln.) is vertraagd (€ 7,2 mln.), waardoor deze lasten naar 2020 doorschuiven.
- Eind 2018 zijn extra lasten genomen doordat de realisatie van projecten hoger was dan verwacht. Dit leidt tot lagere lasten in 2019 (€ 6,7 mln.). Deze lagere lasten waren niet meegenomen in de gewijzigde begroting en worden nu alsnog meengenomen.

De hogere realisatie in 2019 ten opzichte van 2018 wordt vooral veroorzaakt door de lasten die aan de Rotterdamsebaan worden toegerekend die in 2019 een flinke vooruitgang heeft geboekt (€ 103 mln. incl. Rijksbijdrage). Het verschil tussen de lasten 2019 en 2018 van de

Rotterdamsebaan is € 45 mln. Het resterende verschil kan worden verklaard doordat er in 2019 minder is besteed aan programma's. In 2018 zijn onder andere de Beter Benutten programma's afgerond.

Fiets en ketenmobiliteit *(verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 8 miljoen voordelig)*
De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting, komt grotendeels door de vertraging in de realisatie van kleinere projecten (< €1 mln.) van € 7,2 mln, waardoor deze lasten naar 2020 doorschuiven.

De lasten in 2019 zijn ongeveer gelijk aan de lasten van 2018.

Verkeersveiligheid *(verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 2 miljoen voordelig)*
De realisatie is lager (€ 2 mln.) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:
- De realisatie van kleinere projecten in 2019 (< €1 mln.) is vertraagd (€ 3,1 mln.), waardoor deze lasten naar 2020 doorschulven.
- Het lager afsluiten van projecten voor € 0,7 mln.
- Daartegenover staat dat voor 2019 voor € 1,5 mln. aan extra lasten zijn genomen i.v.m. de projectvoortgang. De projecten Noordwestelijke Hoofdroute fase 1 en Blackspot Maasvlakte kruisingen Dardanellenstraat zijn in tegenstellingen tot eerdere verwachtingen in 2019 volledig gerealiseerd (-€ 2,6 mln.) en de Rotonde Monster heeft vertraging opgelopen (€1,1 mln.)

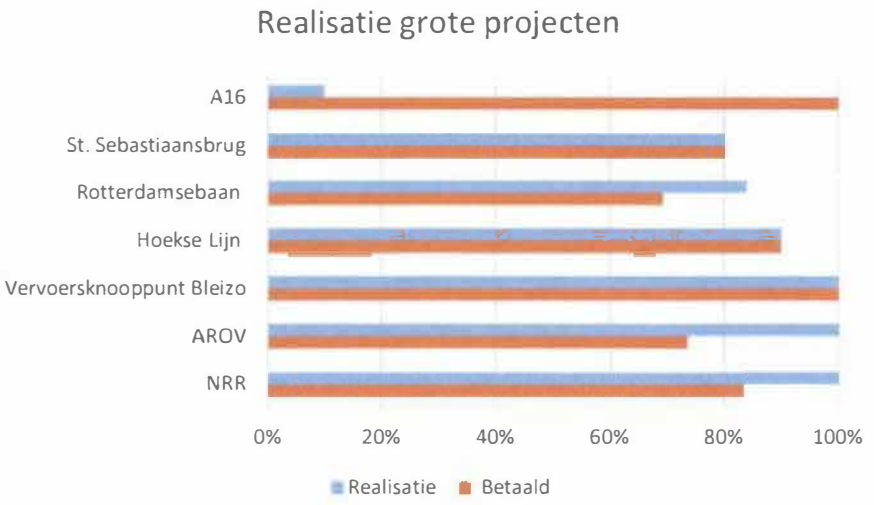
De lasten in 2019 zijn ongeveer gelijk aan de lasten van 2018.

Projectkosten openbaar vervoer

Netwerk openbaar vervoer *(verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 14 miljoen voordelig)*
De realisatie is lager (€ 14 mln.) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:
- De realisatie van het project frequentieverhoging E-lijn start later dan verwacht, omdat de voorbereiding meer tijd heeft gekost. Hierdoor schuift € 3 mln. van de verwachte lasten door naar 2020. De projecten Sint Sebastiaansbrug en lijn 19 zijn vertraagd, waardoor in 2019 € 7,6 mln. minder aan lasten wordt genomen. Dit komt mede door de complexiteit van het geschikt maken van de tramsporen voor de nieuwe bredere trams.
- De realisatie van kleinere projecten in 2019 (< €1 mln.) is vertraagd (€ 2,1 mln.), waardoor deze lasten naar 2020 doorschuiven.

De lasten voor 2019 zijn hoger in 2018. Dit komt mede door hogere lasten voor de projecten Sint Sebastiaansbrug en lijn 19 van € 9,3 mln. in 2019 t.o.v. 2018, Bleizo incl. exploitatie vergoeding € 6,2 mln., en metrostation Dijkzigt € 3,1 mln.

Uit de bovenstaande toelichtingen blijkt dat een aantal grote projecten een flinke impact heeft op de realisatie cijfers van het programma infrastructuur. Sinds een aantal jaar wordt de realisatie van projecten verantwoord op basis van de daadwerkelijk voortgang van het project. Bij een aantal projecten heeft de MRDH andere afspraken gemaakt over het kasritme. De onderstaande grafiek laat het verschil zien tussen de besteding (realisatie) en betalingen aan de grootste 7 projecten die op dit moment in de realisatiefase zitten.



De grafiek laat zien dat bij de projecten St. Sebastiaanbrug, Hoekse Lijn en Bleizo de realisatie gelijk is aan de betalingen van de MRDH. Bij de A16 blijft de realisatie behoorlijk achter ten opzichte van de betalingen. Dit komt door het feit dat de MRDH voor de start van het project een bijdrage heeft overgemaakt om een aantal inpassingsmaatregelen mogelijk te maken. Deze inpassingsmaatregelen zijn onderdeel van het totale project dat door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd. De uitvoering van het totale project is gestart in 2019 en loopt tot 2024, waardoor de MRDH gedurende die jaren de lasten moet nemen. Bij de Rotterdamsebaan en de programma's NRR en AROV is het omgekeerd, hier lopen de betalingen achter op de realisatie. Bij de Rotterdamsebaan is afgesproken dat gemeente Den Haag kan factureren op basis van mijlpalen. Een aantal mijlpalen is voor een groot gedeelte gerealiseerd, maar nog niet afgerond, waardoor de betalingen achter blijven bij de realisatie. Voor de programma's NRR en AROV geldt dat de projecten gereed zijn, maar nog moeten worden afgerekend, waardoor de betalingen lager zijn dan de realisatie.

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

Baten

Overige inkomsten (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 99 miljoen nadelig)
De opbrengsten betreffen met name de (nog te) ontvangen rijksbijdrage voor de aanleg van de Rotterdamsebaan (€ 26,9 mln.) en de investeringsbijdragen voor lijn 19 incl. de St. Sebastiaansbrug (€ 10,2 mln). En tevens nog de bijdrage van de provincie Zuid-Holland inzake Bereikbaarheid Haaglanden en KTA (€ 0,6 mln.)

De overige inkomsten zijn lager dan geprognosticeerd bij de gewijzigde begroting. De technische correctie van de Rotterdamsebaan zorgt voor een daling van de inkomsten (€ 88,3 mln.). Bij de gewijzigde begroting waren alle overige inkomsten opgenomen bij het programma infrastructuur. Een deel van de overige inkomsten (€ 11 mln.) heeft betrekking op het programma exploitatie. Dit wordt bij de jaarrekening gecorrigeerd.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2019	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Stimuleren van innovatie en economische groei	
Fieldlabs De MRDH heeft, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO, de afgelopen jaren geïnvesteerd in fieldlabs. Dit zijn praktijkomgevingen waar ondernemers en kennisinstellingen samenwerken aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. Via regionale innovatieprogramma's worden ondernemers gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die Fieldlabs te bieden hebben. *Support voor startende en groeiende bedrijven* Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het aanbieden van goede inhoudelijke programma's om ondernemersvaardigheden te ontwikkelen, voldoende financieringsopties om een volgende fase te bereiken en door het verbinden van startups met de test- en ontwikkelmogelijkheden die bijvoorbeeld Fieldlabs te bieden hebben.	*Fieldlabs* De regio kent op dit moment drie innovatieprogramma's: Smart Manufacturing: Industriële Toepassing in Zuid Holland (SMITZH), Energie & Klimaat en het meest recente innovatieprogramma Zorgtechnologie. Via deze innovatieprogramma's wordt financiering beschikbaar gesteld voor ondernemers om samen met Fieldlabs projecten te starten. Het SMITZH programma is met medewerking van de MRDH een volgende fase ingegaan met vele nieuwe partners en een budgetomvang van 12 miljoen euro voor de komende jaren. Onder de vlag van het innovatieprogramma Energie en Klimaat zijn 16 MKB projecten gestart met ondernemers en Fieldlabs. *Support voor startende en groeiende bedrijven* De MRDH heeft met YES!Delft support geboden aan startende en groeiende bedrijven door een programma op te zetten waarbij maatschappelijke vraagstukken vanuit de gemeenten worden gekoppeld aan technologische oplossingen van de startups.
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt	
Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst. Studenten én medewerkers delen kennis en ervaring. Dat is een win-win situatie. Studenten gaan zo met meer praktische kennis en vaardigheden aan de slag in het regionale bedrijfsleven. Als bedrijfsleven en kennisinstellingen nog meer verbinding zoeken zal dat de impact van campussen vergroten.	Het versterken van de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt is op twee manieren bereikt. Eén hiervan was het organiseren van campusnetwerk bijeenkomsten waarin zowel gemeenten als onderwijsinstellingen kennis en ervaring kunnen uitwisselen op het gebied van campusontwikkeling en triple helix samenwerking. De tweede manier waarop de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt is versterkt is door het bijdragen aan projectontwikkeling en het cofinancieren van twee projecten, het Digital operations center Delft en het Digital competence & education center Den Haag. Daarnaast heeft de MRDH in 2019 het Human Capital Akkoord (HCA) Zuid-Holland mede ondertekend samen met een grote groep aan bedrijven, onderwijsinstellingen en overheidsorganisaties uit de regio. Doel hier van is om de veerkracht van de arbeidsmarkt in Zuid-Holland te verbeteren en de talenten van het aanwezige arbeidspotentieel optimaal te benutten. De MRDH draagt bij aan deze doelstelling van de HCA door campusprojecten in de regio te ondersteunen.

Doelstellingen begroting 2019	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
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 de regio.	Via het door de MRDH opgezette netwerk pakken de gemeenten samen de uitdagingen op het gebied van digitale bereikbaarheid aan. In 2019 zijn daarvoor de uitdagingen rondom aanleg glasvezel in kaart gebracht en zijn er procesafspraken gemaakt over een geharmoniseerd antennebeleid.
Ruimte om te werken	
Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? En hoe koppelen we dit aan voldoende en verantwoorde energie, bereikbaarheid en de toenemende woningbouwopgave? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan de provincie Zuid-Holland. Want dáár worden de uiteindelijke besluiten genomen over de ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties. Samen met de provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. Vaak gaat het om werklocaties met beperkte (milieu)hinder en een bescheiden hoeveelheid vrachtverkeer. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.	De MRDH organiseerde in 2019 regionale afstemming over de volgende ruimtelijk-economische ontwikkelingen: • Pijnacker-Nootdorp (Kunstgrasgigant Boezem), • Rotterdam (Hornbach Charloissepoort, Lidl Prinsenland, ontwerpbestemmingsplan Feyenoord City), • Westland (supermarkt Wateringen). Ook werden er eind 2019 betere afspraken gemaakt over transformatie: de TransformatieWijzer Werklocaties vormt de leidraad bij adviesaanvragen over transformatie van bedrijventerreinen. Daarmee wordt bijgedragen aan de balans tussen vraag en aanbod van werklocaties, in een complexe omgeving met veel druk vanuit de regionale woningbouwopgave. Met projectbijdragen (Rijswijk – Toekomstvisie Plaspoelpolder) en -ondersteuning (Maassluis – onderzoek transformatie Kapelpolder) helpt de MRDH de regiogemeenten met hun projectontwikkeling.
Stimuleren van groengebruik en recreatie als vestigingsfactor	
Gemeenten en de provincie Zuid-Holland zijn aan zet voor het creëren van bekendheid en het vergroten van ruimtelijke kwaliteiten. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag kunnen gemeenten kennis delen en gezamenlijk optrekken, maar bijvoorbeeld ook elkaar een zetje geven als het nodig is.	De MRDH organiseerde in 2019 samen met de provincie Zuid-Holland een startconferentie over vrijetijdseconomie. Hierna is een ambtelijk en bestuurlijk netwerk opgericht waar gemeenten kennis en ervaringen kunnen delen. Hierdoor kunnen gemeenten meer gezamenlijk optrekken.
Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties	
In de Verstedelijkingsalliantie heeft de MRDH een ondersteunende rol. Naast de ontwikkeling van de dertien locaties van de Verstedelijkingsalliantie zijn ook andere locaties in de regio nodig om de groei van woon- en werklocaties op een gebalanceerde wijze te kunnen realiseren. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat.	De MRDH heeft als een van de ondertekenaars van het Verstedelijkingsakkoord, tussen de regio Zuidelijke Randstad en het Rijk, gezorgd voor de mogelijkheid om ook andere verdichtingslocaties voor wonen en werken aan te kunnen dragen buiten de 13 locaties van de Verstedelijkingsalliantie. De MRDH heeft samen met haar gemeenten verkend welke locaties nabij hoogwaardig OV hiervoor in aanmerking komen.

Doelstellingen begroting 2019	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Meer regionale samenwerking bij de energietransitie	
Met de juiste kennis en ervaring is een versnelling van de energietransitie mogelijk. Kennisdeling is dan ook een belangrijke succesfactor. Zo zijn er gemeenten die veel ervaring hebben met aardwarmtebronnen. En er zijn gemeenten die deze kennis hard nodig hebben. Hetzelfde geldt voor het delen van kennis over verduurzaming van kantoren- en bedrijventerreinen. Of over energiezuinige mobiliteitsoplossingen voor een wagenpark. Het energienetwerk van de 23 gemeenten is het ideale platform om kennis te delen en inspiratie op te doen.	Via de bijeenkomsten van het ambtelijk en bestuurlijk netwerk energie, waarin kennis wordt uitgewisseld over energietransitie en verduurzaming en waarin afstemming is geweest over de regionale energiestrategie (RES) is de regionale samenwerking bij de energietransitie verbeterd.

Wat is er voor gedaan?

Acties in 2019	Status	Toelichting
Stimuleren van innovatie en economische groei		
Bedrijfsleven stimuleren om bij fieldlabs aan te sluiten en te innoveren, door de ontwikkeling van regionale innovatieprogramma's. De eerste twee innovatieprogramma's zijn gestart: SMITZH (2017) en Energie & Klimaat (2018). Dit jaar ontwikkelen we een innovatieprogramma gericht op zorgtechnologie, in 2020 volgt het innovatieprogramma gericht op voedselproductie.		Het SMITZH programma is met medewerking van de MRDH een volgende fase ingegaan met vele nieuwe partners en een budgetomvang van 12 miljoen euro voor de komende jaren. Onder de vlag van het innovatieprogramma Energie en Klimaat zijn 16 MKB projecten gestart met ondernemers en Fieldlabs. Het innovatieprogramma Zorgtechnologie is ontwikkeld met diverse partners uit het bedrijfsleven, fieldlabs en living labs en de zorgsector. De bestuurscommissie EV heeft op 4 december jongstleden een startbijdrage aan dit programma verleend.
Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.		Met YES!Delft is een programma opgezet, waarbij maatschappelijke vraagstukken worden gekoppeld aan technologische oplossingen van startups. Er zijn verschillende bijeenkomsten gehouden met gemeenten om de vraagstukken in beeld te brengen. Met meer dan tien gemeenten is gewerkt aan: • Parkeerdruk • Fietsparkeren • Voorspelbaar Onderhoud • Gemeente Data
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt		
Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.		In 2019 zijn campusnetwerk bijeenkomsten georganiseerd waarin zowel gemeenten als onderwijsinstellingen kennis en ervaring konden uitwisselen op het gebied van campusontwikkeling en triple helix samenwerking. In deze bijeenkomsten is de verbinding gelegd met het Human Capital Akkoord Zuid-Holland. Dat akkoord heeft als doel om in triple helix verband te zorgen voor een veerkrachtige arbeidsmarkt in Zuid-Holland.

Acties in 2019	Status	Toelichting
Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio.		De bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat heeft in 2019 kaders voor campusprojecten opgesteld. Onderdeel hiervan is het type campus waaraan de bestuurscommissie een bijdrage kan verstrekken. Er dient bijvoorbeeld aantoonbare samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven te zijn, de campus dient gefocussed te zijn op technische innovatie en de sectorfocus dient aan te sluiten bij de sectorfocus van het Human Capital Akkoord Zuid-Holland. Op basis hiervan is aan twee projecten een bijdrage verleend, het Digital operations center Delft en het Digital competence & education center Den Haag. Voor de campusprojecten van de gemeenten Rotterdam, Westland en Brielle is het niet gelukt hun aanvraag in 2019 af te ronden. Daarom wordt voorgesteld om het restant van het budget dat gereserveerd was voor dit thema door te schuiven naar 2020.
Goede digitale connectiviteit		
Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.		In 2019 is een kennisnetwerk opgezet waarvoor 4 netwerkbijeenkomsten zijn georganiseerd. 12 gemeenten, de provincie Zuid-Holland en InnovationQuarter zijn actieve netwerkleden, de overige gemeenten worden geïnformeerd. Op basis van een inventarisatie van vragen, behoeften en de stand van zaken bij gemeenten zijn zes actielijnen uitgewerkt: digitale strategie, kennisdeling, hoogwaardig breedband, mobiel netwerk (5G) incl. antennebeleid, slimme lichtmasten en datacenters. Op deze actielijnen zijn de eerste acties ondernomen en is een aanpak voor 2020 uitgestippeld. Acties betroffen onder meer het inventariseren van de uitdagingen rondom aanleg glasvezel en procesafspraken maken over een geharmoniseerd antennebeleid. In het vierde kwartaal zijn twee kennisbijeenkomsten georganiseerd: "tussen kansen en kaders" voor bestuurders en de werksessie "kansen vanuit bedrijven, rol voor gemeenten" tijdens het jaarlijkse MRDH-event.
Bijdragen aan het realiseren van projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland op The Green Village Delft/Campus TU Delft.		De bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat heeft in 2019 aan drie projecten bijdragen verleend: - Living Lab Scheveningen - Do IoT Fieldlab (voorheen 5G Fieldlab Zuid-Holland) - Living Lab Sensible Sensor Reyeroord De drie projecten zijn van start gegaan.

Acties in 2019	Status	Toelichting
Ruimte om te werken		
Uitvoering van regionale Strategie Werklocaties: we zorgen voor regionale afstemming, bijvoorbeeld op het gebied van Hogere Milieu Categorie (HMC) en watergebonden terreinen, gebiedsvisies en transformatieopgaven.		Op 4 december heeft de bestuurscommissie de TransformatieWijzer Werklocaties vastgesteld. Dit is het kader voor adviesaanvragen over transformatie van bedrijventerreinen. Voor zowel de Haagse als de Rotterdamse regio is een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar de transformatieopgaven van de bedrijventerreinen. De resultaten worden gebruikt in de TransformatieWijzer en in de afzonderlijke adviesaanvragen van gemeenten. Daarnaast zijn bestuurlijke adviezen afgegeven aan Pijnacker-Nootdorp (Kunstgrasgigant Boezem), Rotterdam (Hornbach Charloissepoort, Lidl Prinsenland, ontwerpbestemmingsplan Feyenoord City) en Westland (supermarkt Wateringen).
We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.		De MRDH verleende op het gebied van werklocaties projectbijdragen en/of -ondersteuning aan Rijswijk (Toekomstvisie Plaspoelpolder), en Maassluis (onderzoek transformatie Kapelpolder).
Stimuleren van groengebruik en recreatie als vestigingsfactor		
Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.		Er is een aanpak vrijetijdseconomie vastgesteld. Daarnaast is met de provincie Zuid-Holland een conferentie georganiseerd over vrijetijdseconomie en toerisme. Eind 2019 is gestart met een traject met de provincie en het NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen) om inzichtelijk te krijgen waar concrete kansen en mogelijkheden in onze regio zijn. Dit traject loopt door in 2020.
Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme.		Er is een ambtelijk netwerk VTE en een bestuurlijk netwerk VTE waarin onderwerpen met elkaar worden besproken en informatie met elkaar wordt gedeeld. Verdieping van de netwerkbijeenkomsten is voorzien in 2020.
Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties		
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie van de Verstedelijkingsalliantie.		De MRDH heeft het initiatief genomen voor het opstellen van een reality check voor de 13 locaties van de Verstedelijkingsalliantie. Hierin is gekeken naar de kansen en risico's voor voortvarende realisatie van deze locaties. De inzichten hieruit gebruiken de betreffende gemeenten bij hun planvorming voor wonen, werken en bereikbaarheid. Ook zijn de inzichten gebruikt voor het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad.

Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk of dorpsgebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH ondersteuning aan vergelijkbaar met de gemeenten in de Verstedelijkingsalliantie.		De MRDH heeft samen met gemeenten de mogelijkheden verkend langs de Hoekse lijn, in het Middengebied van Zoetermeer-Lansingerland-Pijnacker/Nootdorp, Barendrecht, Capelle aan den IJssel (Rivium) en Schiedam (station). Daarnaast is er betrokkenheid bij de transities van het voormalige Unileverterrein (Vlaardingen) en het Shellcomplex Kessler Park (Rijswijk).
Meer regionale samenwerking bij de energietransitie		
Het ondersteunen van warmteprojecten in gemeenten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.		Op Voorne maakt een collectief van tuinders gebruik van geothermie. De exploitatie is een volledig private aangelegenheid. De MRDH is mede-opdrachtgever voor een onderzoek naar de mogelijkheden om het gebruik van geothermie daar uit te breiden naar de gebouwde woonomgeving. Uit een eerste verkenning is als resultaat gekomen dat een sluitende business case, onder voorwaarden, mogelijk lijkt te zijn. Aan het onderzoek is ook een marktverkenning verbonden om na te gaan welke partijen geïnteresseerd zijn in de aanleg en exploitatie van een distributienet. Deze huidige fase van het onderzoek zal eindigen met een advies aan de mede-opdrachtgevers, de gemeenten Brielle en Westvoorne, op welke wijze zij de uitvraag daarvoor het beste kunnen organiseren. De afronding van deze fase is in februari 2020 voorzien. De resultaten van het onderzoek en de gevolgde werkwijze zullen voorbeeldstellend voor andere gemeenten kunnen zijn.
Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.		Ook in 2019 is zowel het ambtelijk als bestuurlijk netwerk energie voortgezet. Dit netwerk bestaat uit afgevaardigden van de 23 gemeenten, de provincie Zuid-Holland en de vier waterschappen in de regio. Naast kennisuitwisseling wordt dit netwerk ook benut om zaken rondom de energietrategie regio Rotterdam Den Haag af te stemmen.

Project loopt volgens begroting

Project loopt niet volgens begroting

Wat heeft het gekost?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019	Primaire begroting 2019	Verschil realisatie 2019 en realisatie 2018	Realisatie 2018
Lasten						
Subtotaal programmakosten	3.276.426	9.001	3.267.425	3.766.031	947.110	2.329.316
Subsidie InnovationQuarter	937.000	0	937.000	0	39.500	897.500
Subtotaal directe kosten personeel	935.175	-78.267	1.013.442	1.065.000	20.039	915.136
Totaal lasten	**5.148.601**	**-69.266**	**5.217.867**	**4.831.031**	**1.006.649**	**4.141.953**
Baten						
Inwonerbijdrage	4.757.485	8.785	4.748.700	4.793.400	112.016	4.645.469
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	48.996	-11.004	60.000	33.052	-140.117	189.113
Overige inkomensoverdrachten Europese Unie	60.446	15.446	45.000	4.579	-69.547	129.993
Totaal baten	**4.866.927**	**13.227**	**4.853.700**	**4.831.031**	**-97.648**	**4.964.575**
Resultaat vóór bestemming	**-281.674**	**82.493**	**-364.167**	**0**	**-1.104.297**	**822.622**
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV:						
Incidenteel nog te accorderen	0	0	0	0	-822.622	822.622
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV						
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	-281.674	82.493	-364.167	0	-281.674	0
Nog te bestemmen resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**-1**	**0**

Samengevat is uit bovenstaande tabel op te maken dat het positieve resultaat vóór resultaatbestemming € 82.000 voordelig bedraagt. Dit bedrag bestaat uit de volgende onderwerpen (afgerond op duizendtallen):

Lasten

- Onderbesteding programmakosten - projectontwikkeling € 218.000
- Overbesteding programmakosten - bijdragen aan gemeentelijke projecten € 227.000-/-
- Onderbesteding directe kosten personeel € 78.000

Baten

- Extra programmabaten vanwege onderbesteding overhead EV € 9.000
- Overige inkomensoverdrachten € 4.000

In de begroting was rekening gehouden met een reserveonttrekking van € 364.000 voor het bevoorschotten en afrekenen van tot en met 2019 verleende projectbijdragen aan gemeenten. Ondanks de hoger dan begrote bevoorschotting en afrekening van gemeentelijke projecten kan de bijdrage uit de reserve lager zijn dan begroot, vanwege de onderbesteding op de lasten en de iets hogere baten op de overige onderdelen van het programma.

Hierna volgt een uitgebreide verschillenanalyse.

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2019 en realisatie 2019:

Lasten

Er is binnen dit programma in 2019 € 69.000 minder besteed aan lasten dan begroot. In de volgende tabel is een verschillen-analyse opgenomen per onderwerp:

	Onderwerp	*Begroting 2019*	*Realisatie lasten 2019*	*Verschil 2019*
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 2.550.000	€ 2.777.057	-/- € 227.057
2	Programmakosten-Projectontwikkeling	€ 642.425	€ 426.534	€ 215.891
3	Programmakosten- EU project Interreg E=0	€ 75.000	€ 72.835	€ 2.165
4	Subsidie InnovationQuarter	€ 937.000	€ 937.000	€ 0
5	Directe kosten personeel	€ 1.013.442	€ 935.175	€ 78.267
	Totaal	**€ 5.217.867**	**€ 5.148.601**	**€ 69.266**

Ad 1 Programmakosten – Bijdrageregeling
Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling) is in 2019 ten laste van het programmabudget voor € 2.143.219 aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat:

Doelstelling	**Projectnaam**	**Ontvangende gemeente**	**Bedrag (€)**
Ruimte om te werken	Toekomstvisie Plaspoelpolder	Rijswijk	143.219
Stimuleren van innovatie en economische groei	Yes!Delft programma 2019	Delft	250.000
	Innovatie programma Zorgtechnologie	Delft	900.000
Goede digitale connectiviteit	Living Lab Scheveningen	Den Haag	200,000
	Do IoT Fieldlab (Voorheen 5G Fieldlab Zuid-Holland)	Delft	200.000
	Living Lab Sensible Sensor Reyeroord	Rotterdam	100.000
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt	Digital Operations Centre	Delft	150.000
	Digital Competence & Education Center	Den Haag	200.000
	Totaal		**2.143.219**

De bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat had binnen de programmakosten economisch vestigingsklimaat voor projectbijdragen aan gemeenten een budget van € 2.550.000 beschikbaar gesteld. Ten opzichte van het budget van € 2.550.000 is er voor € 406.781 minder aan projectbijdragen verleend. In de bestuurscommissie van 10 juli 2019 is besloten vijf campusprojecten te ondersteunen. Op 4 december jl. kon de bestuurscommissie een besluit nemen over twee aanvragen voor een projectbijdrage. De overige drie aanvragen voor een projectbijdrage volgen in 2020. Daarom wordt voorgesteld om het restant van het budget dat toegekend was aan dit thema te reserveren voor 2020 (zie verder de toelichting bij de reserves).

Het door de bestuurscommissie beschikbaar gestelde budget van € 2.550.000 binnen de programmakosten is tevens bedoeld voor bevoorschotting en afrekening van alle tot en met 2019 verleende bijdragen. In 2019 is een bedrag van € 2.777.057 besteed aan bevoorschottingen en

afrekeningen. Daarmee was sprake van een overbesteding van 227.057. Hiervoor hoefde geen aanvullende onttrekking aan de reserve plaats te vinden vanwege onderbesteding op de lasten en de iets hogere baten voor de overige onderdelen van het programma.

Het financiële verloop van de tot en met 2019 verleende projectbijdragen aan gemeenten is als volgt:

Omschrijving	Verleend t/m 2019	Bevoorschot en afgerekend t/m 2018	Bevoorschot en afgerekend 2019	Vrijval t/m 2018	Vrijval 2019	Nog te bevoor-schotten en af te rekenen
Projecten 2015	1.892.340	1.615.094	104.000	27.246	0	**146.000**
Projecten 2016	2.394.654	2.128.545	68.420	64.809	7.880	**125.000**
Projecten 2017	2.200.000	1.580.202	91.071	135.727	60.000	**333.000**
Projecten 2018	3.044.850	239.200	1.838.991	0	61.169	**905.490**
Projecten 2019	2.143.219		674.575	0	0	**1.468.644**
Totaal	**11.675.063**	**5.563.041**	**2.777.057**	**227.782**	**129.049**	**2.978.134**

Per jaareinde dient € 2.978.134 beschikbaar te zijn voor bevoorschotting en afrekening van tot en met 2019 verleende bijdragen. Hiervoor is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat beschikbaar. Zie verder de toelichting bij de reserves.

Ad 2 Programmakosten – Projectwikkeling
Binnen het onderdeel programmakosten kenden de middelen voor projectontwikkeling een onderbesteding van € 216.000. Enerzijds zijn er ten laste van dit budget voor ongeveer € 60.000 reeds verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen. Anderzijds hoefde er voor projectontwikkeling minder van externe ondersteuning gebruik te worden gemaakt dan verwacht. Er kon meer door de MRDH medewerkers worden opgepakt.

Ad 3 Programmakosten - EU project Interreg E=0
De begroting voor het Europese Interreg subsidie project E=0 van € 75.000 is nagenoeg volledig besteed.

Ad 4 Subsidie InnovationQuarter
De begrote subsidie aan InnovationQuarter van € 937.000 is volledig besteed.

Ad 5 Directe kosten personeel
De hier verantwoorde onderbesteding van € 78.267 wordt veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van alle vacatureruimte. Zie hiervoor ook de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering.

Baten
De begrote baten zijn nagenoeg volledig gerealiseerd.

Reserves
De begrote reserve-onttrekking van € 364.000 was enerzijds benodigd ter dekking van het plafond voor het verlenen van projectbijdragen aan gemeenten en anderzijds ter dekking voor het bevoorschotten en afrekenen van deze projectbijdragen. De bevoorschotting en afrekening van verleende projectbijdragen was € 227.000 hoger dan begroot. Vanwege de onderbesteding op de lasten voor de overige onderdelen van het programma kan de onttrekking aan de reserve, om alle programmakosten te dekken, lager zijn dan begroot.

Na de benodigde reserve onttrekking van € 281.674 bedraagt de stand van de egalisatiereserve EV € 3.771.371.

Toelichting verloop en bestemming egalisatiereserve EV:
De egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2019 uit de volgende onderdelen:

Bijdrageregeling EV		€ 3.976.139
• nog af te rekenen verleende bijdragen	€ 3.741.021	
• Reservering programmabudget 2019	€ 235.118	
Onvoorzien		€ 76.906
Saldo 1 januari 2019		€ 4.053.045
Onttrekking 2019		€ 281.674
Saldo 31 december 2019		€ 3.771.371

Voor de bestemming van dit saldo in de reserve worden de volgende voorstellen gedaan:

1. Zoals hiervoor aangegeven dient per 1 januari 2020 € 2.978.134 beschikbaar te zijn in de reserve voor de bevoorschotting en afrekening van tot en met 2019 verleende bijdragen. De reservering voor het programmabudget 2019 kan nu vervallen.

2. Daarnaast wordt voorgesteld, omdat het voor een drietal campusprojecten niet is gelukt om een aanvraag in 2019 af te ronden, om het restant van het budget dat toegekend was aan dit thema te reserveren voor 2020. Het gaat om een bedrag van € 406.781.

3. In 2019 is het programma YES!Delft 2019 gestart. Met dit programma kunnen gemeenten met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol speelt gebruik maken van de onderdelen in dit programma. YES!Delft biedt gemeenten de mogelijkheid om bestaande technieken in te zetten of nieuwe technieken te laten ontwikkelen. Het programma biedt oplossingen die voor gemeenten besparingen of een verbetering van de leefomgeving van de inwoner opleveren. Daarnaast wordt het startup-netwerk binnen de gemeenten versterkt en vindt er kennisuitwisseling plaats over de wijze waarop gemeenten startups beter kunnen bedienen. Hiertoe worden gemeenten in 2020 ook rechtstreeks aangesloten op het start-up netwerk van YES!Delft. Begin 2020 is de samenwerking met YES!Delft besproken in de adviescommissie economisch vestigingsklimaat. Advies was om ook te kijken of er meerjarige afspraken kunnen worden gemaakt om zo het commitment bij de projecten te versterken. Voor dit doel wordt voorgesteld om € 320.000 beschikbaar te stellen uit de reserve.

De egalisatiereserve EV bestaat per 31 december 2019 dan uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2019 verleende projectbijdragen	€ 2.978.134
Campusprojecten 2020	€ 406.781
Meerjarige afspraken YES!Delft	€ 320.000
Onvoorzien	€ 66.456
Saldo 31 december 2019	€ 3.771.371

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2018 en realisatie 2019:

De grootste verschillen worden hierna toegelicht.

Programmakosten
De realisatie van programmakosten was in 2019 € 947.110 hoger ten opzichte van 2018. Dit bestaat uit de volgende onderwerpen:

	Onderwerp	*Realisatie 2019*	*Realisatie 2018*	*Verschil*
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 2.777.000	€ 1.650.000	€ 1.127.000
2	Programmakosten - overig	€ 426.000	€ 459.000	€ 33.000-/-
3	Programmakosten – EU Interreg E=0	€ 73.000	€ 220.000	€ 147.000-/-
	Totaal	**€ 3.276.000**	**€ 2.329.000**	**€ 947.000**

Programmakosten-Bijdrageregelling
Er is in 2019 meer besteed aan gemeentelijke projecten, voornamelijk omdat er eind 2018 relatief veel projectbijdragen zijn verleend, waarvan de start en de bevoorschotting in 2019 plaatsvond.

Programmakosten – overig
Er waren geen opvallende verschillen.

Programmakosten – EU
Er is in 2019 minder besteed aan het EU project Interreg E=0. Dit project is vanaf eind 2017 van start gegaan met de begeleiding van de VvE's met het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Het zwaartepunt van dit project lag in 2018, in het eerste kwartaal van 2019 is het project afgerond.

Overige inkomens overdrachten gemeenten en Europese Unie
De realisatie van overige inkomensoverdrachten van gemeenten en EU is in 2019 € 210.000 lager ten opzichte van 2018. Het betreft hier enerzijds de lagere baten vanwege het Europese Interreg subsidie project E=0, waarvan het zwaartepunt lag in 2018 (€ 142.000 lager). Anderzijds was er in 2018 sprake van een incidentele subsidie voor het regionale programma Next Generation Woonwijken (€ 50.000 lager).

2.4 Overzicht overhead

Wat hebben we gedaan?
Zie paragraaf 3.1.2 Bedrijfsvoering voor een toelichting.

Wat heeft het gekost?

Overhead (euro's)	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019	Primaire begroting 2019	Verschil realisatie 2019 en realisatie 2018	Realisatie 2018
Lasten:						
Personele overhead Va	2.998.838	633.099	2.365.739	2.247.700	425.112	2.573.726
Materiële overhead Va	2.457.018	-254.101	2.711.119	2.324.900	503.106	1.953.912
	5.455.856	**378.998**	**5.076.858**	**4.572.600**	**928.218**	**4.527.638**
Personele overhead EV	774.051	49.171	724.880	680.200	56.174	717.877
Materiële overhead EV	611.208	-66.572	677.780	581.200	126.852	484.356
	1.385.259	**-17.401**	**1.402.660**	**1.261.400**	**183.026**	**1.202.233**
Totaal lasten	**6.841.114**	**361.597**	**6.479.518**	**5.834.000**	**1.111.244**	**5.729.871**

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 tekort zien van € 361.597. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 320.673 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 € 682.269 dat grotendeels wordt veroorzaakt door de kosten van tijdelijke inhuur. Deze tijdelijke inhuur bleek noodzakelijk voor het opvangen van langdurige ziektegevallen en ontstane vacatures. Tevens bleek extra ondersteuning noodzakelijk. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 695.305 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 13.036 positief.

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019	Primaire begroting 2019	Verschil realisatie 2019 en realisatie 2018	Realisatie 2018
Onttrekking fonds BDU	5.104.100	413.481	4.690.619	4.572.600	576.462	4.527.638
Inwonersbijdrage EV	1.297.320	-8.780	1.306.100	1.261.400	95.087	1.202.233
Totale dekkingsbron	**6.401.420**	**404.701**	**5.996.719**	**5.834.000**	**671.549**	**5.729.871**
Resultaat voor reservemutaties	**-439.694**	**43.104**	**-482.799**	**0**	**-439.694**	**0**
		0				
Bestemming nog te bestemmen resultaat jaarrekening 2018	-	0	0	0	482.799	-482.799
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverhoging	-	0	0	0	-482.799	482.799
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverhoging	439.694	-43.105	482.799	0	439.694	0
Resultaat	**0**	**-1**	**0**	**0**	**439.695**	**0**

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

In 2019 heeft er een onttrekking plaatsgevonden van de in 2018 door het algemeen bestuur goedgekeurde bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. Dit voor de uitvoering van de

digitale werkplek, financiële administratieve verbeteringen en het digitaal stukkensysteem dat gebruik maakt van iBabs en Notubiz.

Indicatoren

	Taakveld	Indicator	Realisatie 2019	Begroting 2019
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,038 fte per 1.000 inwoners	0,039 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,036 fte per 1.000 inwoners	0,034 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 4,93 per inwoner	€ 4,89 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	6,05% van de totale loonsom	11,78% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	0,90% van de totale lasten	0,78% van de totale lastenbegroting

Ad 1) De formatie bedroeg in 2019 89,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2018 2.346.824 (begroting 2019).

Ad 2) De bezetting bedraagt per 31 december 2019 83,4 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2018 2.346.824 (begroting 2019).

Ad 3) De totale apparaatskosten bedroegen in 2019 € 11.569.598 (zie hoofdstuk 3.1 Organisatie en bedrijfsvoering). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2018 2.346.824 (begroting 2019).

Ad 4) De totale loonsom bedraagt in 2019 € 8.501.338 (zie hoofdstuk 3.1 Organisatie en bedrijfsvoering). De externe inhuur bedraagt in 2019 € 514.011. Voor 18% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten.

Ad 5) De overhead bedraagt in 2019 € 6.841.114 (zie het overzicht Overhead in dit hoofdstuk). De totale lasten bedragen in 2019 € 762.269.780 (zie 5. Programmarekening). De lasten worden gefinancierd uit de BDU voor de Va en uit de inwonerbijdrage bij EV.

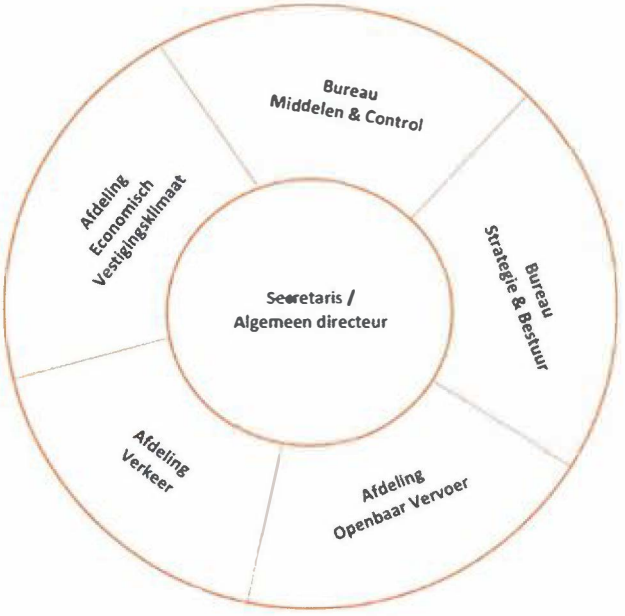
Hoofdstuk 3 Paragrafen

3.1 Organisatie en bedrijfsvoering

3.1.1 MRDH-organisatie

Voor de zomer van 2019 heeft het dagelijks bestuur het besluit genomen om een nieuwe topstructuur met een eenhoofdige directie te realiseren. Het zetten van de volgende stap in de ingezette organisatieontwikkeling, meer samenhangende en slagvaardige sturing, minder hiërarchie (meer eenheid van leiding en integraliteit), meer efficiency en een effectievere taakverdeling met een scherper escalatiemodel, waren beweegredenen voor het besluit. Dit na het doorlopen van het plan van aanpak en het adviestraject met de ondernemingsraad. Per 1 september 2019 is de organisatiewijziging geëffectueerd. 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 op concernniveau georganiseerd binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur. De belangrijkste wijzigingen van de organisatiestructuur zijn het verhogen van de ambtelijke inzet van de secretaris-algemeen directeur, het verdwijnen van de functie directeur Vervoersautoriteit en het wijzigen van de functie directeur Economisch Vestigingsklimaat in de functie van manager Economisch Vestigingsklimaat. De directies zijn daarbij komen te vervallen. Alle managementposities waren per 1 september 2019 structureel ingevuld. De formatie is door deze bewegingen verlaagd van 90,4 fte naar 89,6 fte.

De MRDH-organisatie ziet er per 1 september 2019 als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur
De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Het dagelijks bestuur heeft met de organisatiewijziging besloten om de ambtelijke inzet te verhogen van 0,8 fte naar 1,0 fte. Deze inzet wordt onveranderd gelijkelijk toebedeeld en komt daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en voor 50% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Per 1 september 2019 is de functie structureel ingevuld.

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 functie van de directeur Vervoersautoriteit is als gevolg van de organisatiewijziging verdwenen. De eindverantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 49 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer. Het aantal fte is per 1 september 2019 met 3 fte gedaald ten opzichte van 2018. Dit komt door het verdwijnen van de directie Vervoersautoriteit waarbij de functie directeur Vervoersautoriteit is verdwenen en de directiesecretaresse functie en de functie strategisch adviseur zijn overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)
Binnen de afdeling Economisch Vestigingsklimaat staat de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De functie van de directeur EV is als gevolg van de organisatiewijziging per 1 september 2019 gewijzigd in een manager EV. De directie is omgezet in een afdeling. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de manager EV. Dit organisatieonderdeel telt, net als in 2018, 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur
De MRDH heeft twee bureaus op concernniveau voor de uitvoering van stafzaken: bureau Middelen & Control (BMC) en bureau Strategie & Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer en facilitaire zaken/huisvesting. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie en onderzoek, bestuurszaken, communicatie/public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 28,6 fte. Het aantal fte overhead is eind 2019 met 1 fte gestegen ten opzichte van 2018. De stijging komt enerzijds door de overheveling van de directiesecretaresse functie en strategisch adviseur functie van de voormalige directie Vervoersautoriteit naar BSB en anderzijds door het vervallen van de functie directieondersteuner (deze is wel gereserveerd in de formatie om ontwikkelingen op te vangen, zie hieronder). De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 2.3 Overhead.

Reservering ontwikkelagenda
Er een ontwikkelagenda voor de verdere organisatieontwikkeling opgesteld die waarborgt dat de effecten van de nieuwe topstructuur op de rest van de organisatie slagvaardig worden opgevangen, gelet op de werking naar buiten en naar binnen, en dat met kracht wordt doorgewerkt aan de volgende fase van de schaalsprong van de organisatie. Er is 1 fte gereserveerd om desgewenst voor dit onderwerp in te zetten.

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

	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	2.141.653	878.922	3.020.575
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.651.655	-/- 261.884	1.389.771
Economisch Vestigingsklimaat	935.175	78.267	1.013.442
Totalen	**4.728.483**	**695.305**	**5.423.788**

Aan directe salariskosten is € 695.305 minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van alle vacatureruimte.

Personele overhead salarislasten en materiele apparaatslasten.
Voor een overzicht van de personele overhead salarislasten en de materiële apparaatslasten (overhead) en de doorberekening daarvan naar de dekkingsbronnen BDU en Inwonerbijdrage EV verwijzen wij naar de paragraaf 2.3 Overhead en 3.1.2 Bedrijfsvoering.

3.1.2 Bedrijfsvoering

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

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

Bestuurszaken/Juridische Zaken
In 2019 zijn diverse kosten gemaakt voor onder meer het organiseren van vergaderingen en bestuurlijke bijeenkomsten. Daarnaast zijn er extern verschillende juridische adviezen ingewonnen en zijn de besluiten van de MRDH op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt en gepubliceerd. Voorts zijn tegen besluiten bezwaren en ingestelde beroepen afgehandeld via de algemene bezwarencommissie en de rechtspraak. In 2018 zijn de aanbevelingen uit de tussentijdse evaluatie naar de gemeenschappelijke regeling uit 2017 grotendeels uitgevoerd, waarvoor externe hulp is ingeschakeld. Het restant van de aanbevelingen heeft in 2019 gestalte gekregen, waaronder het begin van de implementatie van het digitale stukkensysteem dat gebruik maakt van iBabs en Notubiz en het afwegingskader omgang met bestuurlijke tafels en initiatieven. De evaluatie 2017 is daarmee afgerond. Medio 2021 zal de stuurgroep follow-up evaluatie een voorstel doen hoe voor eind 2021 de volgende evaluatie te doorlopen, ruim voor de raadsverkiezingen in 2022.

ICT/DIV
Het team ICT/DIV heeft in 2019 veel inzet gepleegd op de realisatie van de inbesteding van de digitale werkplek bij de gemeente Den Haag. In 2019 zijn we niet alleen overgegaan naar de gemeente Den Haag als dienstverlener maar zijn ook alle computers vervangen en is de organisatie in twee stappen gemigreerd naar de nieuwste technische versie van ons document management systeem. Tijdens deze transitie is aandacht besteed aan de AVG wetgeving en informatieveiligheid. Zo is voor iedereen de multi factor authenticatie aangezet waarbij de gebruiker meerdere stappen moet doorlopen om toegang te krijgen tot het MRDH netwerk. Ook worden verdachte situaties zoals mail spam en phishing herkend zodat de juiste actie kan worden ondernomen. Tevens is er een nieuw interne plan voorbereid om de ICT de komende jaren weer verder te verbeteren in het kader van informatieveiligheid en gemak voor medewerkers.

Overige personele lasten
Per 1 mei 2017 wordt de ambtelijke inzet voor HRM-taken ingekocht bij de gemeente Rotterdam. De MRDH heeft geen eigen HRM-medewerkers in dienst. De MRDH-organisatie volgt de rechtspositie van de gemeente Rotterdam, waarbij de werkgever de kosten draagt voor dienstreizen, woon-werk-verkeer, opleidingen, etc. Daarnaast zijn reguliere kosten gemaakt voor arbeidsomstandigheden (inzet bedrijfsarts en vertrouwenspersoon), bedrijfshulpverlening, salarisadministratie, werving & selectie en (ondersteuning) van de medezeggenschap. In 2019 is verder gegaan met de organisatieontwikkeling en zijn diverse opleidingsprogramma's doorlopen. Voorts is met een organisatiewijziging de topstructuur gewijzigd en zijn voorbereidingen getroffen voor de normalisering rechtspositie ambtenaren per 1 januari 2020 en de daarmee samenhangende regelingen, waaronder een CAO.

Financiën
In 2019 is geïnvesteerd in de AFAS-contractenmodule om alle projecten en concessies van de MRDH op een eenduidige wijze te kunnen administreren. Ook is verder gewerkt aan het verbeteren van de interne management rapportage cyclus, zijn er stappen gezet op het gebied van interne fiscale advisering en is het model voor de meerjarenbegroting opnieuw opgezet en verbeterd. Daarnaast is gestart met de implementatie van de nota risicomanagement en is een update van het treasurystatuut voorbereid.

Huisvesting/Facilitaire zaken
In 2019 zijn er diverse verbeteringen gerealiseerd op het gebied van huisvesting en facilitaire zaken. De buitenruimte is opnieuw ingericht. Zo is de verouderde bestrating vernieuwd, een nieuwe fietsenstalling geplaats en beschikt de MRDH over meer laadpunten voor elektrische auto's. Ook in de binnenruimte zijn stappen gezet. Een aantal vergaderruimtes zijn gemoderniseerd en verbeterd en alle bureaustoelen zijn vernieuwd. Dit in lijn met het gegeven Arbo-advies.

De overige vergaderzalen zullen in 2020 worden aangepakt. Dit om ervoor te zorgen dat de MRDH aantrekkelijk blijft als 'clubhuis van de regio'.

Communicatie/Public affairs
Voor de communicatie van de MRDH worden kosten gemaakt voor bijvoorbeeld de website, de digitale nieuwbrief, diverse publicaties door het jaar heen en de vormgeving/redactie die daarbij hoort. In 2019 zijn er diverse bijeenkomsten georganiseerd, bijvoorbeeld regionale bijeenkomsten rond de Strategische Agenda en het jaarlijkse MRDH-event, inclusief excursies in de regio. Ook zijn er diverse metropoolcafés georganiseerd. Tot slot is er geïnvesteerd in het gestructureerd monitoren van media.

In de lobby richting de Rijksoverheid en andere belangrijke partners voor meer BDU en versnelling van regionale investeringen zijn diverse publicaties ontwikkeld en acties ondernomen. In de regio zijn daarnaast meerdere werkbezoeken voor bezoekende buitenlandse delegaties georganiseerd. Tot slot is de nieuwste regioverkenning eind 2019 verschenen.

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 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019
Personele overhead (salarislasten)	3.772.889	-682.269	3.090.620
Bestuurszaken/juridische zaken	113.444	120.156	233.600
ICT/DIV	922.050	39.048	961.098
Overige personele lasten	669.498	39.501	709.000
Financiën	219.173	-35.773	183.400
Huisvesting/facilitaire zaken	926.609	75.191	1.001.800
Communicatie	308.250	-8.250	300.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-45.507	45.507	0
Doorbelasting overhead projecten	-45.292	45.292	0
Totalen	**6.841.114**	**-361.597**	**6.479.518**

Toelichting afwijkingen:

De overhead laat een tekort zien van € 361.597. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 320.673 op de materiële overhead en een negatief saldo op de personele overhead van € 682.270. Hieronder wordt dit toegelicht.

Personele overhead (salarislasten)
Er is een overschrijding van € 682.270 op personele overhead (salarislasten). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de kosten van tijdelijke inhuur. Deze tijdelijke inhuur was noodzakelijk voor de opvang van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures en extra ondersteuning bij projecten en/of processen. Dit alles rekening houdend met het totale budget voor salarislasten. Op het budget van de directe personeelslasten in de programma's wordt tegelijkertijd een onderschrijding van € 695.305 gepresenteerd. Het saldo van alle salarislasten is dus met € 13.035 positief.

Bestuurszaken/Juridische zaken
De verwachting was dat het gehele budget uitgeput zou worden, echter bedraagt de onderschrijding € 120.156. Dit wordt voor een groot deel veroorzaakt door verschuiving in de tijd van het afronden van de implementatie van het nieuwe digitale stukkensysteem. De volledige implementatie zal in het 1e halfjaar 2020 plaats vinden. Daarvoor blijft budget benodigd. Tevens was het in 2019 minimaal noodzakelijk om extern juridisch advies in te winnen, te reageren op bezwaarprocedures of bekendmakingen te publiceren. En zijn er minder kosten gemaakt voor vergaderingen en netwerkbijeenkomsten dan begroot.

ICT/DIV
De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 39.048. Het in 2018 gestarte ICT project "overstappen op de nieuwe digitale werkplek" is in 2019 afgerond. Zo zijn alle computers vervangen, is de organisatie stapsgewijs gemigreerd naar de nieuwste technische versie van ons document management systeem en zijn diverse veiligheidsmaatregelen getroffen. Daarnaast is het financiële systeem uitgebreid met de contractmodule. Dit ter verbetering van de projectenvoortgang. Om dit binnen het budget te realiseren is voor een groot gedeelte gebruik gemaakt van de bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging.

Overige personele lasten
Ondanks de extra uitgaven voor de werving en selectie van de nieuwe secretaris-algemeen directeur bedraagt de onderschrijding € 39.501. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere kosten op het gebied van opleiding/trainingen, ondernemingsraad en vergoeding woon-werkverkeer.

Financiën
De overschrijding bedraagt € 35.773 en wordt enerzijds veroorzaakt door het inhuren van fiscale ondersteuning. Deze ondersteuning heeft zich bezig gehouden met de vennootschapsbelasting casuïstiek en verbeterslagen met betrekking tot de diversiteit aan fiscale stromingen. Anderzijds zijn de kosten inhuur Interne Controle hoger uitgevallen. De begroting voor komende jaren is hierop aangepast. De werkzaamheden omtrent de meerjarenbegroting zijn in 2019 uitgevoerd. Om dit te kunnen realiseren is een gedeelte van de bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging gebruikt.

Huisvesting/Facilitaire zaken
De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 75.191. Deze onderbesteding heeft voornamelijk betrekking op de deelbudgetten voor schoonmaakkosten, facilitaire diensten en kopieerkosten/drukwerk. Voor laatstgenoemde is de begroting voor komende jaren aangepast. De in 2018 ingezette richting met betrekking tot meer papierloos werken zet in 2019 door.

Communicatie/Public Affairs
Zowel positieve als negatieve verschillen van deelbudgetten tellen op tot een kleine overschrijding van € 8.250.

Bijdrage samenwerkingsverbanden
De opbrengst van de doorbelasting werkplekken en overheadkosten is niet in de begroting opgenomen en is in die zin een meevaller van € 45.507.

Doorbelasting overhead projecten
De MRDH is de uitvoerder voor het ABRI project namens een viertal gemeenten. Vanuit voortschrijdend inzicht is besloten een deel van de overhead kosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In 2019 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting. Ook dit is een meevaller van € 45.592.

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 en Economisch vestigingsklimaat. Beschikbare dekkingsbronnen zijn de Rijksbijdrage BDU verkeer en vervoer, de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en een incidentele bijdrage uit de reserve Interne kwaliteitsverhoging:

Overhead Vervoersautoriteit	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019
Personele overhead (salarislasten)	2.998.838	-633.098	2.365.740
Bestuurszaken/juridische zaken	90.755	96.125	186.880
ICT/DIV	737.641	31.238	768.879
Overige personele lasten	538.037	29.162	567.199
Financiën	175.338	-28.618	146.720
Huisvesting/facilitaire zaken	741.287	60.153	801.440
Communicatie	246.600	-6.600	240.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-36.406	36.406	0
Doorbelasting overhead projecten	-36.234	36.234	0
Totalen	**5.455.856**	**-378.998**	**5.076.858**

Overhead Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019
Personele overhead (salarislasten)	774.051	-49.171	724.880
Bestuurszaken/juridische zaken	22.689	24.031	46.720
ICT/DIV	184.410	7.810	192.220
Overige personele lasten	131.461	10.339	141.800
Financiën	43.835	-7.155	36.680
Huisvesting/facilitaire zaken	185.322	15.038	200.360
Communicatie	61.650	-1.650	60.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-9.101	9.101	0
Doorbelasting overhead projecten	-9.058	9.058	0
Totalen	**1.385.259**	**17.401**	**1.402.660**

3.1.3 Rechtmatigheid

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

Naleving Treasurystatuut MRDH 2016
De bepalingen uit het treasurystatuut zijn in 2019 goed opgevolgd. De liquiditeitsplanning is in het eerste kwartaal 2019 operationeel geworden en sindsdien een keer aangepast naar aanleiding van de begroting 2020 en verder.

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

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

3.2 Financiering

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

Financiële positie
De financiële positie per begin en ultimo 2019 laat zich als volgt becijferen:

Balans en financiering				
	31-dec-19		31-dec-18	
Beschikbaar op lange termijn				
Eigen vermogen	22.023.344		15.361.457	
Schulden op lange termijn	1.160.252.620		1.074.182.479	
Benodigd op lange termijn		1.182.275.964		1.089.543.936
Materiële vaste activa	2.781.321		5.106.580	
Financiële vaste activa	1.159.195.013		1.083.148.955	
		1.161.976.334		1.088.255.535
Financieringsoverschot		20.299.630		1.288.401
Te weten				
Vlottende activa		424.233.908		470.404.189
Vlottende passiva		403.934.278		469.115.788
Werkkapitaal		20.299.630		1.288.401

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2019 is toegenomen met een bedrag van € 19 miljoen.
In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

Staat van herkomst en besteding middelen		
Beschikbaar gekomen uit		
Voorgestelde resultaatsbestemming 2019		721.368-
Nog te bestemmen resultaat 2019		646.048
Toevoeging risicoreserve financieringen		6.737.208
Resultaat beleggingsfonds BOR		11.399-
Opnames beleggingsfonds BOR		10.033.274
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering		2.471.832
Aangetrokken leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven		86.070.141
		105.225.736
Besteed aan		
Verstrekte leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven	86.067.934	
Investeringen haltevoorzieningen	-	
Investeringen verbouwing	33.504	
Investeringen inrichting Westersingel	113.069	
		86.214.507
Toename werkkapitaal		19.011.229

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

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (BLDO)). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2016. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het Treasurystatuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie.

De financieringsstructuur van de MRDH wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die (soms al veel) eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Mede gezien de omvang van deze bijdragen is er qua exploitatie normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie.
Desondanks is er wel sprake van een omvangrijke financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

1. De financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. De in december 2017 ingestelde Verordening bussenleningen.

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

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

	Stand per 1-1-2019	Opgenomen gelden	Aflossingen	Stand per 31-12-2019
HTM leningen	€ 506.300.000	€ 38.000.000	€ 18.700.000	€ 525.600.000
RET leningen	€ 553.615.000	€ 127.000.000	€ 101.850.000	€ 578.765.000
EBS leningen	€ 13.211.078	€ 44.482.012	€ 2.864.081	€ 54.829.010
Totaal leningen	**€ 1.073.126.078**	**€ 209.482.012**	**€ 123.414.081**	**€ 1.159.194.010**
HTM borgstellingen	€ 18.777.778	€ -	€ 13.122.222	€ 5.655.556
RET borgstellingen	€ 116.000.000	€ -	€ 4.000.000	€ 112.000.000
Totaal borgstellingen	**€ 134.777.778**	**€ -**	**€ 17.122.222**	**€ 117.655.556**

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

Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement
In het verslagjaar is de voor de MRDH relevante korte rente (op basis van de hiervoor geschetste beleidslijnen) negatief gebleven. Daardoor was het in 2019 niet lonend om kasgeldleningen te verstrekken aan andere decentrale overheden. Bij het schatkist bankieren kan de MRDH haar overtollige liquiditeiten voor 0% "wegzetten".
Het rente percentage voor leningen met looptijden van een jaar of meer heeft zich in 2019 zijwaarts bewogen. M.a.w. een lichte stijging van de rente werd snel weer opgevolgd door een lichte daling.
voor leningen met een looptijd van een of meerdere jaren is de rente licht omlaag gegaan in 2019. Voor deze tarieven 2020 en verder liggen de prognoses op een licht lager niveau.

De MRDH had ultimo 2019 een belegd vermogen van € 1.407,9 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

Leningen regionale OV-bedrijven	€ 1.159,0 miljoen
Rekening-courant 's Rijks schatkist	€ 246,9 miljoen
Liquide middelen	€ 2,0 miljoen
Totaal	€ 1.407,9 miljoen

Het ultimo 2019 uitgezette bedrag aan regionale OV-bedrijven bedroeg € 1.159 miljoen, waarover een bedrag van € 22,2 miljoen aan rente baten is gerealiseerd. Het opgenomen bedrag ultimo 2019 bedroeg € 1.159 miljoen, waarvoor een bedrag ad € 14,8 miljoen aan rente lasten is gerealiseerd. Het verschil tussen de rentebaten en de rentelasten is vrijwel geheel te verklaren door de marktconformiteitsopslag op de leningen.

Deze marktconformiteitsopslag wordt in zijn geheel toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Zie voor de opbouw van deze reserve hoofdstuk 3.4 paragraaf weerstandsvermogen.

Renterisicobeheer
Het renterisico dat de MRDH op haar leningenportefeuille loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH in 2019 uitsluitend leningen heeft aangetrokken, die uit hoofde van de publieke taak in dezelfde omvang tegen dezelfde rentetypische looptijden zijn uitgezet, is deze toetsing voor de MRDH niet relevant.

Rente risiconorm 2019	(Bedragen * 1000)
	2019
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	209.482
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	209.482
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	0
5. Betaalde aflossingen	123.412
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	0
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	0
Renterisiconorm	
8. Begrotingstotaal	744.550
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	148.910
Toets renterisiconorm	
10. Renterisiconorm	148.910
7. Renterisico op vaste schuld	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	148.910

De kasgeldlimiet is een plafond voor de netto vlottende schuld van de MRDH en heeft tot doel een te grote gevoeligheid voor rentefluctuaties op de kortlopende schuld te voorkomen. Deze limiet bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal. Indien de hiervoor genoemde schuld voor een derde achtereenvolgende kwartaal de limiet overschrijdt, dient de MRDH haar toezichthouder hiervan op de hoogte te stellen en een plan voor te leggen om het daaropvolgende kwartaal weer aan de gestelde limiet te voldoen. Deze limiet werd in 2019 niet overschreden.

Kasgeldlimiet 2019		Bedragen x € 1.000			
		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar					
Schuld rekening courant		-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld		-	-	-	-
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas		-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant		2.575	2.977	3.169	2.166
Overige uitstaande gelden < 1 jaar(SKB)		220.092	215.021	284.829	268.323
Totaal vlottende middelen		222.667	217.999	287.998	270.489
Toets kasgeldlimiet					
Totaal vlottende middelen		222.667	217.999	287.998	270.489
Toegestande kasgeldlimiet		61.053	61.053	61.053	61.053
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		283.720	279.052	349.051	331.542
7. Begrotingstotaal	€ 744.550				
8. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,2%				
9. Kasgeldlimiet	€ 61.053				

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

In het treasurystatuut van de MRDH en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de MRDH haar liquide middelen inlegt dan wel belegt. Voor alle beleggingen geldt rating A als ondergrens. Daarnaast moet de tegenpartij zijn gevestigd in een lidstaat van de EU/EER (EER staat voor Europese Economische Ruimte: dat zijn alle EU-landen aangevuld met Liechtenstein, Noorwegen en IJsland). Tevens dient dit land tenminste over een AA-rating te beschikken. Tenslotte dient de rating door tenminste twee ratingbureaus te zijn afgegeven. Standard & Poor's, Moody's en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

Uit het overzicht van de aanwezige waarden - zoals hiervoor opgenomen bij Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement - blijkt dat alle fondsen met uitzondering van de verstrekte leningen (zie hiervoor) voldoen aan de gestelde minimumeisen. Voor kasgeldleningen aan decentrale overheden geldt dezelfde rating als die van Nederland.
Voor de verstrekte leningen aan regionale OV-bedrijven is op basis van een daartoe uitgevoerde analyse een specifiek daarop toegesneden risicobeheer van toepassing. Dit wordt in hoofdstuk 3.4 (Weerstandsvermogen en risico's) nader toegelicht.

3.3 Verbonden partijen

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

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

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

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

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

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

Naam	**HTM Personenvervoer N.V.**
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de HTM Personenvervoer van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2018: € 91.496.736
Vreemd vermogen	Per 31-12-2018: € 471.164.042
Financieel resultaat	Over 2018: € 3.548.537
Risico's	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

Naam	**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 31-12-2018: € 173.816.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2018: € 207.731.000
Financieel resultaat	Over 2018: € 5.645.000
Risico's	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

Naam	**De Verkeersonderneming**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en havengebied van Rotterdam.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies. De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en MRDH. De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn VNO-NCW West, MKB Rotterdam Rijnmond, Deltalinqs, Ect, KPN, Erasmus Mc, Vopak, Van der Ent, Topmovers, Breeman, CGI, Hogeschool Rotterdam.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is lid van de Stuurgroep.
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2018: € 252.659
Vreemd vermogen	Per 31-12-2018: € 26.211.471

Financieel resultaat	Over 2018: € 3.587
Risico's	Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de raad van toezicht en de deelnemers van de Stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.
Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.
Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer.

3.4 Weerstandsvermogen en risico's

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

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

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

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat
De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt.
In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat.
Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro *(apparaatslasten EV*

begroting 2016) benodigd is. Dit kwam neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Voor ditzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd.
Het risico heeft zich in 2019 niet gemanifesteerd. Hierna wordt geanalyseerd of de reserve ultimo 2019 toereikend is.
De apparaatslasten voor het programma EV bedragen in de begroting 2020 (na verwerking nieuwe topstructuur in eerste wijziging) € 2,38 miljoen. 1/23 deel daarvan komt neer op een bedrag van circa € 103.000.
Daarnaast is er per 31 december 2019 nog weerstandcapaciteit beschikbaar in de vorm van een post onvoorzien binnen de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor een bedrag van € 66.000. Er wordt daarom geen aanpassing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat voorgesteld.

Weerstandsvermogen-ratio jaarrekening 2019:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 166.000
Benodigde weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 103.000
Weerstandsvermogen ratio: 1,61 (ruim voldoende)

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

De subsidies voor de rail concessie Rotterdam over 2017 en 2018 zijn nog niet vastgesteld in 2019. Er loopt over de verrekening van interne rentekosten vergoeding ter hoogte van ongeveer € 5 miljoen over de periode 2017-2019 nog een bezwaarprocedure. De subsidies voor de Railconcessie Haaglanden en de Bus concessie Haaglanden stad over 2018 zijn eveneens nog niet vastgesteld in 2019. Vervoerders hebben uitstel gevraagd voor het indienen van de verantwoording.
Het is nog niet duidelijk wat de hoogte wordt van het bedrag dat de vervoerders zullen verantwoorden. De vast te stellen subsidies dienen te passen binnen de bedragen van de verleende subsidies. Wanneer hiervan afgeweken wordt zal hiervoor een bestuurlijk besluit nodig zijn.

Financiering OV-bedrijven
Zoals in hoofdstuk 3.2 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.
Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie heeft gegund aan voornoemde OV-bedrijven, dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa en dat het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandelijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als

"laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

Daarnaast heeft de MRDH in december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld. Hiermee faciliteert de MRDH adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

Voor elke verstrekte rail- of bussenlening lening wordt een wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) in rekening gebracht. De voor de financieringsfunctie ingestelde risicoreserve financieringen wordt gevoed door deze marktconformiteitsopslag.
De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve wordt berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 30 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 27 miljoen.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Financiering aan HTM, RET en EBS	1.159.194.012	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.336.324.010	1.374.940.187	1.291.303.364	1.209.509.542	1.127.893.719	1.047.484.896
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	868.610.606	893.711.122	839.347.187	786.181.202	733.130.917	680.865.183
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	290.583.403	254.788.399	195.627.844	140.509.340	99.095.135	67.333.047
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	23.246.672	20.383.072	15.650.228	11.240.747	7.927.611	5.386.644
Netto/gewogen risico (ondergrens € 27 miljoen) (A)	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	10.725.612	18.108.868	25.525.707	27.000.000	27.000.000	27.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.383.256	7.416.839	6.802.291	6.100.332	5.453.410	4.882.709
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	8.891.132	1.474.293	0	0	0	0

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

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio jaarrekening 2019:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Financiering OV bedrijven: € 18.108.868
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven: € 27.000.000
Weerstandsvermogen ratio: 0,67 (onvoldoende)

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2021, wanneer de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten is bereikt, aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

Vennootschapsbelasting
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 bedraagt de marktconformiteitsopslag ongeveer € 6 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te

houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,5 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH en zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting.
Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Als de MRDH uiteindelijk niet in het gelijk wordt gesteld, betekent dit dat het opbouwen van de benodigde risicoreserve financieringen ongeveer een jaar langer duurt en dat na deze periode structureel € 1,5 miljoen minder beschikbaar is voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio. Zoals ook verwoord in de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen zal dan worden gekeken of binnen de wettelijke begrotingskaders de resterende BDU-middelen aangesproken kunnen worden. Indien dat onvoldoende mogelijk is, kan het bestuur besluiten om andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen te verlagen en/of te vertragen. De in enig jaar nog niet bestede rijksbijdrage BDU betreft vreemd vermogen en van deze middelen kan geen reservevorming plaatsvinden. Er kan daarom geen weerstandsvermogen van deze middelen worden opgebouwd omdat er geen sprake is van eigen vermogen.

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.

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

Kengetal	2018	2019
Netto schuldquote	172,2%	164,6%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-1,7%	-2,8%
Solvabiliteitsratio	1,0%	1,4%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	1,3%	1,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.

Opmerkingen
De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

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

De solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als een percentage van het totale vermogen. Het geeft daarmee inzicht in de mate waarin de MRDH in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. De VNG hanteert als richtlijn een minimum omvang van 20% als norm.

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen de fondsen (met name de BDU verkeer en

vervoer). De per balansdatum aanwezige fondssaldi zijn daarnaast conform de bepalingen in het BBV als vlottende schulden te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen voor de in de tabel genoemde jaren niet zondermeer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt in hoofdstuk 3.2 (Financiering) nader beschouwd.

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

3.5 Onderhoud kapitaalgoederen

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

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

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut
De volgende materiële vaste activa met maatschappelijk nut worden lineair afgeschreven in:
a. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

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

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

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

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

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

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

In 2019 is er geïnvesteerd in meubilair en het terras.

Personenbussen voor het openbaar vervoer
De MRDH had 10 aardgasbussen in eigendom, die sinds augustus 2017 aan een OV-bedrijf worden verhuurd voor een periode van twee jaar. De gegarandeerde restwaarde van die voertuigen bedroeg na afloop van voornoemde huurperiode € 25.000 per bus. De jaarlijkse afschrijving op deze bussen is daarop aangepast en deze restwaarde is ultimo 2018 bereikt. In 2019 heeft de verkoop van de bussen plaatsgevonden.

Haltevoorzieningen
Conform de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen hieraan en het beheer en onderhoud hiervan zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2019 bedraagt € 1.382.680.

3.6 Staat van reserves en fondsen

Omschrijving	Balans 1-1-2019	Dotatie 2019	Onttrekking 2019	Saldo 31-12-2019	Voorstel dotatie 2019	Balans 31-12-2019
MRDH						
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000	0	100.000
Egalisatiereserve EV	3.230.424	822.621	281.674	3.771.371	0	3.771.371
Risicoreserve financieringen	10.725.613	6.737.208	0	17.462.821	0	17.462.821
Reserve interne kwaliteitsverhoging	482.799	0	439.695	43.104	0	43.104
Voorgestelde resultaatbestemming	822.622	646.048	822.622	646.048	0	646.048
Nog te bestemmen resultaat	0	0	0	0	0	0
Subtotaal reserves	*15.361.458*	*8.205.877*	*1.543.991*	*22.023.344*	*0*	*22.023.344*
Regio Haaglanden						
Mobiliteitsfonds	28.745.987	0	24.850.636	3.895.351	0	3.895.351
MRDH						
BDU	189.970.793	545.157.796	595.150.934	139.977.655	0	139.977.655
Subtotaal fondsen	*218.716.780*	*545.157.796*	*620.001.570*	*143.873.006*	*0*	*143.873.006*
TOTAAL-GENERAAL	**234.078.238**	**553.363.673**	**621.545.561**	**165.896.350**	**0**	**165.896.349**

3.7 Inwonerbijdrage per gemeente

In de Begroting 2019 is de berekening van de inwonerbijdrage per gemeente opgenomen. Het inwonertal op 1 januari van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd, is uitgangspunt voor de berekening van de bijdrage per deelnemende gemeente. Op basis van die aantallen is de inwonerbijdrage aan de gemeenten in rekening gebracht.

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

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2018	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2019
Albrandswaard	25.226	2,58	65.083
Barendrecht	48.485	2,58	125.091
Brielle	17.026	2,58	43.927
Capelle aan den IJssel	66.864	2,58	172.509
Delft	102.280	2,58	263.882
Den Haag	531.935	2,58	1.372.392
Hellevoetsluis	39.986	2,58	103.164
Krimpen aan den IJssel	29.290	2,58	75.568
Lansingerland	61.174	2,58	157.829
Leidschendam-Voorburg	74.947	2,58	193.363
Maassluis	32.515	2,58	83.889
Midden-Delfland	19.337	2,58	49.889
Nissewaard	84.578	2,58	218.211
Pijnacker-Nootdorp	53.644	2,58	138.402
Ridderkerk	45.797	2,58	118.156
Rijswijk	52.197	2,58	134.668
Rotterdam	638.751	2,58	1.647.978
Schiedam	77.917	2,58	201.026
Vlaardingen	72.051	2,58	185.892
Wassenaar	26.102	2,58	67.343
Westland	107.488	2,58	277.319
Westvoorne	14.515	2,58	37.449
Zoetermeer	124.719	2,58	321.775
Totaal	**2.346.824**		**6.054.806**

Deel 2 Jaarrekening

Hoofdstuk 4 Balans 2019

ACTIVA	31-12-2019	31-12-2018	PASSIVA	31-12-2019	31-12-2018
Vaste activa (art. 33)			**Vaste passiva (art. 41)**		
Materiële vaste activa (art. 35)	**2.781.321**	**5.106.581**	**Eigen vermogen (art. 42/43)**	**22.023.344**	**15.361.458**
Machines, apparaten en installaties	1.382.680	3.390.437	Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	100.000
Vervoermiddelen	0	250.000	Egalisatiereserve programma EV	3.771.371	3.230.424
Bedrijfsgebouwen	959.666	1.051.587	Risicoreserve financieringen	17.462.821	10.725.613
Overige materiële vaste activa	438.975	414.557	Reserve interne kwaliteitsverhoging	43.104	482.799
			Voorgestelde resultaatsbestemming	646.048	822.622
			Nog te bestemmen resultaat	0	0
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.159.195.013**	**1.083.148.954**			
Leningen u/g	1.159.194.012	1.073.126.078	**Passiva met een rentetypische**		
Beleggingen	0	10.021.875	**looptijd van één jaar of langer (art. 46)**	**1.160.252.620**	**1.074.182.479**
Deelnemingen	1.001	1.001	Leningen o/g	1.159.174.308	1.073.104.167
			Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312
Totaal vaste activa	**1.161.976.334**	**1.088.255.535**	**Totaal vaste passiva**	**1.182.275.964**	**1.089.543.937**
Vlottende activa (art. 37)			**Vlottende passiva (art. 47)**		
			Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**33.186.124**	**14.045.759**
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**286.964.395**	**274.635.021**			
Kasgeldleningen	0	0	Crediteuren	32.908.273	12.549.911
Rekening-courant 's Rijks schatkist	238.435.119	223.295.384	Belastingen	277.852	1.495.848
Debiteuren	2.657.144	3.653.079	**Overlopende passiva (art. 49)**	**362.248.154**	**455.070.029**
Belastingen	45.872.132	47.686.558	Fondsen	143.873.006	218.716.780
			Te betalen kosten	218.086.932	236.053.262
Overlopende activa (art. 40a)	**126.693.341**	**191.769.218**	Vooruitontvangen bedragen	288.216	299.987
Nog te ontvangen bedragen	62.159.446	106.454.947			
Vooruitbetaalde kosten	64.533.896	85.314.271			
Liquide middelen (art. 40)	**2.076.171**	**3.999.950**			
Banksaldi	2.076.171	3.999.950			
Totaal vlottende activa	**415.733.908**	**470.404.189**	**Totaal vlottende passiva**	**395.434.279**	**469.115.788**
Totaal activa	**1.577.710.243**	**1.558.659.725**	**Totaal passiva**	**1.577.710.243**	**1.558.659.725**

Hoofdstuk 5 Programmarekening

Programmarekening	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019	Primaire begroting 2019	Verschil realisatie 2019 en realisatie 2018	Realisatie 2018
Lasten						
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	409.569.601	-6.290.601	415.860.202	408.707.256	5.587.861	403.981.740
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	264.540.397	-116.257.151	380.797.548	325.177.374	69.119.448	195.420.949
Economisch Vestigingsklimaat	5.148.601	-69.266	5.217.867	4.831.031	1.006.648	4.141.953
Overhead	6.841.114	361.596	6.479.518	5.834.000	1.111.243	5.729.871
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	**686.099.712**	**-122.255.423**	**808.355.135**	**744.549.661**	**76.825.199**	**609.274.513**
Baten						
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	416.952.857	-5.644.553	422.597.410	415.952.402	5.857.864	411.094.993
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	264.540.396	-116.257.152	380.797.548	325.177.374	69.119.447	195.420.949
Economisch Vestigingsklimaat	4.866.927	13.227	4.853.700	4.831.031	-97.648	4.964.575
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	6.401.420	404.701	5.996.719	5.834.000	671.549	5.729.871
Totaal baten	**692.761.600**	**-121.483.777**	**814.245.377**	**751.794.807**	**75.551.212**	**617.210.388**
Resultaat vóór bestemming	**6.661.888**	**771.645**	**5.890.242**	**7.245.146**	**-1.273.988**	**7.935.875**
Toevoeging aan reserves						
Structureel	0	0	0	0	0	0
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	6.737.208	0	6.737.208	7.245.146	-858.844	7.596.052
Incidenteel nog te accorderen	0	0	0	0	-822.622	822.622
Onttrekking aan reserves						
Structureel	0	0	0	0	0	0
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	-721.368	125.598	-846.966	0	-721.368	0
Nog te bestemmen resultaat	**646.048**	**646.048**	**0**	**0**	**1.128.847**	**-482.799**

Hoofdstuk 6 Toelichtingen

6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

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

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

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

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

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

Overlopende activa
De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Liquide middelen
De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.

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

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

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

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

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

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

Verantwoording concessiebedragen

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

De OV subsidies die zijn verleend voor het jaar 2019, worden naar verwachting vanaf het derde kwartaal 2020 vastgesteld door de MRDH.

Verantwoording subsidiebedragen

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

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

De wijze van bevoorschotting van de subsidie voor grote projecten wordt per project bepaald en in de beschikking vermeld. Voor kleine projecten geldt dat er op verzoek, met een daarvoor bestemd formulier, eenmaal een voorschot van 50% van de subsidie kan worden gegeven, mits dit voorschot minimaal € 12.500 bedraagt. Een aanvraag tot vaststelling moet binnen 26 weken na gereedkomen van een project zijn ingediend. Deze moet vergezeld gaan van een eindrapportage inclusief accountantsverklaring (indien maximum subsidiebedrag meer dan € 50.000 bedraagt), die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, waarna de subsidie kan worden vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.

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

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

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

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

6.2 Toelichting op de balans

Materiële vaste activa

Omschrijving	jaar	mnd	Restwaarde	Afs %	Aanschafwrd 1-1-2019	Cumulatieve Afschrijving 1-1-2019	Boekwaarde 1-1-2019	Investering 2019	Desinvest 2019	Afschrijving 2019	Afs desinv 2019	Aanschafwrd 31-122019	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2019	Boekwaarde 31-12-2019
Machines, apparaten en installaties														
Chipkaart apparatuur														
Distributieapparatuur chipkaart	2015	12	-	100%	115.522	115.522	-	-	-	-	-	115.522	115.522	-
ABRI's														
Diverse investeringen	2014	12	-	20%	1.840.208	1.300.934	539.273	-	-	368.042	-	1.840.208	1.668.976	171.232
Diverse investeringen	2015	12	-	20%	6.751.117	4.732.603	2.018.514	-	-	1.350.223	-	6.751.117	6.082.827	668.291
Diverse investeringen	2015	12	-	20%	35.847	21.508	14.339	-	-	7.169	-	35.847	28.678	7.169
Diverse investeringen	2016	12	-	20%	849.096	424.548	424.548	-	-	169.819	-	849.096	594.367	254.729
Diverse investeringen	2017	12	-	20%	562.518	168.755	393.763	-	-	112.504	-	562.518	281.259	281.259
					10.038.786	6.648.349	3.390.437	-	-	2.007.757	-	10.038.786	8.656.106	1.382.680
Totaal machines, apparaten en installaties					**10.154.308**	**6.763.871**	**3.390.437**	-	-	**2.007.757**	-	**10.154.308**	**8.771.628**	**1.382.680**
Vervoersmiddelen														
Aardgasbussen														
10 aardgasbussen	2015	12	250.000	33%	1.630.000	1.380.000	250.000	-	-250.000	-	-1.380.000	-	-	-
					1.630.000	**1.380.000**	**250.000**	-	**-250.000**	-	**-1.380.000**	-	-	-
Bedrijfsgebouw Westersingel														
Verbouwing														
Verbouwingskosten Westersingel	2016	12	-	10%	5.780	1.156	4.624	-	-	578	-	5.780	1.734	4.046
Verbouwingskosten Westersingel	2017	12	-	10%	1.231.721	184.758	1.046.963	-	-	123.172	-	1.231.721	307.930	923.791
Verbouwingskosten parkeerplaats	2019	12	-	10%	-	-	-	33.504	-	1.675	-	33.504	1.675	31.829
					1.237.501	**185.914**	**1.051.587**	**33.504**	-	**125.425**	-	**1.271.005**	**311.339**	**959.666**
Overige materiële vaste activa														
Meubilair	2017	12	-	10%	295.242	44.286	250.956	-	-	29.524	-	295.242	73.810	221.431
Meubilair	2018	12	-	10%	24.912	1.246	23.666	-	-	2.491	-	24.912	3.737	21.175
Meubilair	2019	6	-	10%	-	-	-	113.069	-	5.653	-	113069	5.653	107.416
ICT	2017	12	-	33%	90.492	45.246	45.246	-	-	30.164	-	90.492	75.410	15.082
ICT	2018	12	-	33%	41.131	6.855	34.276	-	-	13.710	-	41.131	20.565	20.565
Bekabeling	2017	12	-	10%	71.074	10.661	60.413	-	-	7.107	-	71.074	17.769	53.306
					522.850	**108.294**	**414.556**	**113.069**	-	**88.650**	-	**635.919**	**196.945**	**438.975**
Totaal materiële vaste activa					**13.544.659**	**8.438.079**	**5.106.580**	**146.573**	**-250.000**	**2.221.833**	**-1.380.000**	**12.061.233**	**9.279.912**	**2.781.320**

Machines, apparaten en installaties *2019 € 1.382.680* *2018 € 3.390.437*

Haltevoorzieningen

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

Boekwaarde per 1 januari 2019	€	3.390.437
Investeringen 2019	€	0
Afschrijving 2019	€	2.007.757 -
Boekwaarde per 31 december 2019	€	1.382.680

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

Vervoermiddelen *2019 € 0* *2018 € 250.000*

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

Boekwaarde per 1 januari 2019	€	250.000
Aanschaf 2019	€	0
Verkoop 2019	€	250.000 -
Boekwaarde per 31 december 2019	€	0

Bedrijfsgebouw Westersingel *2019 € 959.666* *2018 € 1.051.587*

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

Boekwaarde per 1 januari 2019	€	1.051.587
Investeringen 2019	€	33.504
Afschrijving 2019	€	125.425-
Boekwaarde per 31 december 2019	€	959.666

Overige materiële vaste activa *2019 € 438.975* *2018 € 414.556*

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

Boekwaarde per 1 januari 2019	€	414.556
Investeringen 2019	€	113.069
Afschrijving 2019	€	88.650-
Boekwaarde per 31 december 2019	€	438.975

Financiële vaste activa

Beleggingen	*2019*	*€*	*0*	*2018*	*€ 10.021.875*

In 2003 heeft het Stadsgewest Haaglanden de belegging van de gelden van het BOR-fonds aan BNG Vermogensbeheer (BVB) opgedragen en zijn deze middelen in een beleggingsfonds ondergebracht. Dit beleggingsfonds is door het Stadsgewest Haaglanden per 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH.
Met de invoering van het verplicht schatkistbankieren in 2013 is conform de hiertoe aangepaste wet- en regelgeving bepaald, dat het saldo van dit beleggingsfonds in maximaal zeven jaar weer geheel liquide moet zijn gemaakt. Dat gebeurt door middel van jaarlijks vast te stellen opnames op basis van de resterende looptijd, uitgaande van het hiervoor genoemde maximum van zeven jaar. In 2019 heeft de laatste opname plaatsgevonden.

Belegging BNG Vermogensbeheer:		
Saldo per 1 januari 2019	€	10.021.875
Opnames	€	10.033.274-
	€	-/- 11.399
Beleggingsresultaat	€	11.399+
Boekwaarde per 31 december 2019	€	0

Deelnemingen	*2019*	*€ 1.001*	*2018*	*€ 1.001*

HTM personenvervoer N.V.

Boekwaarde per 1 januari 2019	€	1
Aankoop 2019	€	0
Verkoop 2019	€	0 -
Boekwaarde per 31 december 2019	€	1

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

RET N.V.

Boekwaarde per 1 januari 2019	€	1.000
Aankoop 2019	€	0
Verkoop 2019	€	0 -
Boekwaarde per 31 december 2019	€	1.000

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

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

Leningen u/g (uitgeleende gelden) *2019* *€ 1.159.194.012* *2018* *€ 1.073.126.078*

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, RET en EBS, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 en 2018 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. In 2019 zijn er voor een bedrag ad € 209 miljoen aan nieuwe leningen aangetrokken voor de drie vervoerders.

Boekwaarde per 1 januari 2019		€	1.073.126.078
Bij:	Opgenomen leningen 2019	€	209.482.012
Af:	Aflossingen 2019	€	123.414.078
Boekwaarde per 31 december 2019		€	1.159.194.012

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

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

Rekening-courant 's Rijks schatkist *2019* *€ 238.435.119* *2018* *€ 223.295.384*

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

Ruimte drempelbedrag Schatkist bankieren 2019 Bedragen x € 1.000	Q1	Q2	Q3	Q4
Drempelbedrag 0,75% van de begroting	5.584	5.584	5.584	5.584
Gemiddelde per kwartaal	2.707	2.735	2.813	2.653
Ruimte onder drempelbedrag	2.210	1.813	2.596	2.550

Debiteuren *2019 € 2.657.144 2018 € 3.653.079*

Het saldo van de debiteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Gemeenten:	€	286.606
Rijk:	€	16.837
Overig:	€	2.353.701
Totaal debiteuren	€	2.657.144

In de post gemeenten zitten afrekeningen van diverse projecten (o.a. leerlingenvervoer, weekendmetro, MOVE, ODIN, versnellen OV en Metropolitane fietsroutes ad € 250k) en doorbelasting personeel ad € 37k.

De vordering op het Rijk heeft betrekking op doorbelasting personeelskosten wegens detachering.

De post overige bestaat uit de afrekening reclame opbrengsten ABRI's Q4 (€ 1.497k), facturen aan vervoerders ad € 357k (bestaande uit doorbelasting voorgeschoten kosten bussenleningen € 149k, huur stalling bussen € 97k, bijdrage Innovatieprogramma € 61k, aanleg bushalte € 40k en bijdrage project Versnellen OV € 10k), afrekening projecten € 357k (verbinding haventransferium, bijdragen dienstregelingen en chipkaarten), doorbelasting detacheringen ad € 99k en overige kosten ad € 44k.

In het saldo debiteuren hoeft geen voorziening voor dubieuze posten te worden opgenomen. De post wordt in 2020 in zijn geheel geïnd.

Belastingen *2019 € 45.872.132 2018 € 47.686.558*

BTW compensatiefonds	€	45.872.132

De BCF-afrekening over 2019 vindt in januari 2020 plaats op basis van de afwikkeling van de aangifte 2019, die conform de richtlijnen per jaar in januari 2020 is ingediend.

Overlopende activa

Nog te ontvangen bedragen *2019 € 62.159.446 2018 € 106.454.947*

Hierin is onder andere een vordering opgenomen op het ministerie RWS inzake de Rotterdamsebaan ad € 40 miljoen, rente en marktconformiteitsopslag op de leningen aan regionale OV bedrijven ad € 13,4 miljoen, teveel bevoorschotting op de projecten Sterroutes fiets Den Haag, Rotonde Monster en Systeemsprong Sneltram ad € 4,8 miljoen, nog te verrekenen kosten Regiotaxi ad € 3 miljoen en diverse afrekeningen projecten en door te belasten kosten ad € 0,9 miljoen.

Vooruitbetaalde kosten *2019 € 64.533.896 2018 € 85.312.150*

Het grootste deel van deze post is de vooruitbetaling op het project A13/A16 ad € 58,5 miljoen. Verder bevat de post tegemoetkomingen reizigers Hoekse Lijn ad € 2,4 miljoen, vooruitbetaalde aflossing en rente ad € 2,2 miljoen en diverse vooruitbetaalde facturen ad € 1,5 miljoen.

Vooruitbetaalde kosten project A13/A16 (2019 t/m 2024)	€	64.895.302
Last voor 2019	€	6.489.530-/-
Vooruitbetaalde kosten project A13/A16 (2020 t/m 2024)	€	58.405.772

Liquide middelen

Banksaldi	*2019*	*€ 2.076.171*	*2018*	*€ 3.999.950*

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Eigen vermogen

Reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat	*2019*	*€ 100.000*	*2018*	*€ 100.000*

De reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat bedraagt € 100.000 en is uitsluitend bestemd voor de dekking van bedrijfsrisico's van het programma Economisch Vestigingsklimaat (weerstandscapaciteit). De reserve is gevormd naar aanleiding van het besluit van het algemeen bestuur van 9 december 2015.

Het verloop op deze post is als volgt:

Saldo per 1 januari 2019	€ 100.000
Toevoeging i.v.m. weerstandscapaciteit	€ 0
Saldo 31 december 2019	€ 100.000

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	*2019*	*€ 3.771.371*	*2018*	*€ 3.230.424*

Deze reserve is in 2015 ingesteld om de volgende redenen:

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

Het verloop op deze post in 2019 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2019	€ 3.230.424
Toevoeging 2019 (resultaatbestemming 2018)	€ 822.622+
Onttrekking 2019	€ 281.674-
Saldo 31 december 2019	€ 3.771.371

De egalisatiereserve EV bestaat per 31 december 2019 uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2019 verleende projectbijdragen	€ 2.978.134
Campusprojecten 2020	€ 406.781
Meerjarige afspraken YES!Delft	€ 320.000
Onvoorzien	€ 66.456
Saldo 31 december 2019	€ 3.771.371

Zie hiervoor de toelichting in de programmaverantwoording economisch vestigingsklimaat.

Risicoreserve financieringen *2019 € 17.462.821 2018 € 10.725.613*

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. In hoofdstuk 3.4 (Weerstandsvermogen en risico's) wordt uitgebreid toegelicht welke gekwantificeerde risico's hiermee worden afgedekt en hoe deze reserve wordt opgebouwd.

Het verloop op deze post in 2019 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2019	€	10.725.613
Toevoeging 2019	€	6.737.208+
Saldo 31 december 2019	€	17.462.821

Reserve interne kwaliteitsverhoging *2019 € 43.105 2018 € 482.799*

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

Het verloop op deze post in 2019 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2019	€	482.799
Onttrekking 2019	€	439.694-/-
Saldo 31 december 2019	€	43.105

Voorgestelde resultaatsbestemming *2019 € 646.048 2018 € 822.623*

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om een bedrag van € 646.048 toe te voegen aan de Risicoreserve financieringen.

In 2019 hebben wij een bedrag ontvangen aan marktconformiteitsopslag ad € 7.383.257. In de 2e bestuursrapportage is besloten door het AB dat er een bedrag ad € 6.737.209 zou worden toegevoegd aan de Risicoreserve. Voor het verschil ad € 646.048 van de ontvangen opslag en de toevoeging in de reserve dient een apart besluit genomen te worden door het AB.

Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Garantiesom abri's *2019 € 1.078.312 2018 € 1.078.312*

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

Leningen o/g (opgenomen gelden) *2019 € 1.159.174.308* *2018 € 1.073.104.167*

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

Boekwaarde per 1 januari 2019	€	1.073.104.167
Bij: Opgenomen leningen 2019	€	209.482.012
Af: Aflossingen 2019	€	123.411.871
Boekwaarde per 31 december 2019	€	1.159.174.308

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

Crediteuren *2019 € 32.908.273* *2018 € 12.549.911*

De post crediteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Gemeenten:	€	13.822.855
Rijk:	€	954.526
Overig:	€	18.130.892
Totaal crediteuren	€	32.908.273

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

De post crediteuren loopt gedurende het boekjaar 2020 in zijn geheel af.

Belastingen *2019 € 277.852* *2018 € 1.495.848*

BTW ondernemer	€	277.852

De BTW-afrekening over 2019 vindt in januari 2020 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2019, die conform de richtlijnen per kwartaal in 2019 en januari 2020 zijn ingediend.

Overlopende passiva

Fondsen *2019 € 143.873.006* *2018 € 218.716.780*

De onder deze post verantwoorde middelen betreffen de van derden ontvangen voorschotbedragen met een specifiek bestedingsdoel. Deze zijn als volgt te specificeren:

Fonds BDU MRDH	€	139.977.655
Fonds mobiliteitsfonds Haaglanden	€	3.895.351
Totaal	€	143.873.006

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

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

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

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

Het verloop kan per fonds als volgt worden weergegeven:

Fonds BDU *2019 € 139.977.655* *2018 € 189.970.793*

Balans per 1 januari 2019		€	189.970.793
Bij:	Rijksbijdrage 2019	€	536.940.856
	Bestedingen Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer eerdere jaren	€	8.216.940
Af:	Bestedingen Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	€	387.849.425
	Bestedingen Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	€	202.197.409
	Bestedingen overhead	€	5.104.100
Balans per 31 december 2019		€	139.977.655

Mobiliteitsfonds Haaglanden *2019 € 3.895.351* *2018 € 28.745.987*

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

	Bijdrage Haaglanden -gemeenten	
Balans per 1 januari 2019		28.745.987
Bij: Overheidsbijdragen		0
		28.745.987
Af:		
Bestedingen Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	159.419	
Bestedingen infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	24.691.217	
		24.850.636
Balans per 31 december 2019		3.895.351

Te betalen kosten *2019 € 218.086.932 2018 € 236.053.262*

De te betalen kosten hebben we per 1-1-2019 gesplitst in 3 soorten. Te weten: te betalen projecten, te betalen concessies en te betalen overige kosten. We hebben dit gedaan om meer inzicht te geven in de afloop van deze posten.

Te betalen concessies	€	54.721.156
Te betalen projecten	€	150.473.906
Te betalen overige kosten	€	11.373.519
	€	216.568.581

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.
Voor de RET gaat het hier om de jaren 2017, 2018 en 2019, voor de HTM betreft dit 2018 en 2019 en voor de overige vervoerders 2019.

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

De grootste nog te betalen kosten op de investeringsprojecten verkeer en openbaar vervoer zijn:

Rotterdamsebaan	€	73.735.000
Actie programma Openbaar Vervoer	€	22.221.000
Netwerk RandstadRail	€	21.871.000
Tramlijn 1	€	3.464.000
Busplatform CS Den Haag	€	3.350.000
Metrostation Dijkzigt	€	3.155.000
Fietsviaduct A4 Ypenburg	€	2.667.000
Aanleg H6 weg	€	2.539.000
Marktplaats mobiliteit en gebieds- en werkgeversaanpak	€	2.100.000
Den Haag Hollands Spoor fiets parkeren	€	1.960.000
Overige projecten (< € 1,5 miljoen)	€	13.376.000
	€	150.438.000

De post te betalen overige kosten bestaat voor het grootste gedeelte uit nog te betalen rente op de opgenomen leningen ad € 9,15 miljoen. Verder bestaat de post uit een afrekening ABRI project ad € 1,7 miljoen en overige nog te betalen facturen ad € 0,5 miljoen. Deze kosten zullen allen begin 2020 betaald worden.

Hierna volgt een uitsplitsing van de afrekeningen van samenwerkingsverbanden.

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

Saldo per 1 januari 2019	€	965.912
Toevoeging saldo DVM Zuidvleugel	€	343.000
Toevoeging resultaat 2019	€	139.206
Saldo per 31 december 2019	€	1.448.118

DOVA
Het Decentrale OV-autoriteiten (DOVA) is een samenwerkingsverband tussen 12 provincies en 2 vervoersautoriteiten om te ondersteunen bij het beleid betreffende het OV-betaal/tariefsysteem en aanverwante onderwerpen. Per 1 januari 2019 is DOVA een zelfstandig orgaan geworden. Begin 2019 is daarom het saldo van DOVA overgemaakt en afgesloten.

Saldo per 1 januari 2019	€	656.509
Onttrekking	€	656.509
Saldo per 31 december 2019	€	0

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

Het ministerie van IenW heeft in het kader van de mobiliteitsaanpak korte termijn cofinanciering ter beschikking gesteld voor DVM Zuidvleugel. Hiermee worden mensen ingehuurd voor de Regiodesk, opleidingen verzorgd en onderzoeken gedaan.
In het verslagjaar hebben we het saldo overgeboekt naar Bereik!

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

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

Saldo per 1 januari 2019	€	0
Dotatie 2019	€	70.230
Saldo per 31 december 2019	€	70.230

Vooruitontvangen bedragen	*2019*	*€*	*288.216*	*2018 € 299.987*

Dit betreft vooruitontvangen gelden voor de realisatie verbinding Haventransferium en de nachtmetro 2020.

Niet uit de balans blijkende verplichtingen
Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedrijfsvoering	€ 4.093.323
Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	€ 137.772.165
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	€ 4.263.079.000
Programma Economisch Vestigingsklimaat	€ 3.038.322
Totaal	€ 4.407.982.810

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

De verplichtingen van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn inclusief de meerjarige verplichting voor grotere investeringen. Het betreft aangegane meerjarige verplichtingen voor onder andere de MRDH bijdrage aan de Rotterdamsebaan € 37 mln., de ombouw van de Hoekse Lijn ad. € 24,1 miljoen, Hoornbrug Rijswijk € 16,6 miljoen, Lijn 19 incl. de vervanging van de St. Sebastiaansbrug € 16,3 miljoen, Systeemsprong € 11,4 mln.

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

Deze verplichtingen worden vanaf 2020 uit het BDU fonds en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU bekostigd.

Naast de hiervoor genoemde verplichtingen zijn ten behoeve van de financiering van railinvesteringen ook borgstellingen verleend voor rechtstreeks aan HTM en RET verstrekte leningen. Het betreft een aan de Europese Investeringsbank verstrekte borgstelling voor een lening van € 112 miljoen aan RET en aan de Rabobank en BNG Bank verstrekte borgstellingen voor vijf verstrekte leningen aan HTM tot een totaal bedrag van € 5,6 miljoen. Een specificatie van de verstrekte borgstellingen is opgenomen in hoofdstuk 3.2 (paragraaf Financiering). De hiermee samenhangende aan voornoemde OV-bedrijven te vergoeden kapitaallasten worden bekostigd uit de fondsen van de Vervoersautoriteit MRDH.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen die per jaareinde 2019 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan bestaan uit twee onderdelen:

1. Het betreft voor het grootste deel de vanaf 2015 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015. In totaal is er in 2015 t/m 2019 voor € 11.675.063 aan bijdragen verleend. Van deze bijdragen is € 8.340.098 bevoorschot en/of afgerekend. Vrijval heeft plaatsgevonden voor een bedrag van € 356.831. De stand van de niet uit de balans blijkende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt daarmee per jaareinde 2018 € 2.978.134. Dekking van deze verplichtingen vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat.

2. Ten laste van de begroting 2019 en eerder, onderdeel programmabudget, zijn tot en met 2019 een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat per jaareinde 2019 om een bedrag van € 60.188.
    - Dekking: Inwonerbijdrage EV 2020.

Begin februari 2020 hebben wij vanuit de Belastingdienst aanslagen ontvangen inzake de vennootschapsbelasting 2016 (€ 53.962 negatief) en 2017 (€ 1.086.186 positief). De aanslag van 2016 wordt verrekend met die van 2017 en dit bedrag hebben wij in februari betaald aan de Belastingdienst. Begin maart hebben wij tegen beide aanslagen bezwaar gemaakt.

Gebeurtenissen na balansdatum

Het COVID-19 (Corona) virus heeft geen financiële gevolgen voor de jaarrekening 2019, maar kan wel gevolgen hebben voor de begroting 2020 en mogelijk voor de jaren daarna. Hoe groot de financiële impact zal zijn is nu onmogelijk te bepalen. We monitoren onze risico's en die van onze partners voortdurend. Onze organisatie loopt geen risico voor de continuïteit. We bewaken onze liquiditeitspositie goed en nemen zo nodig maatregelen om onze taken gedurende deze crisis zo goed mogelijk te blijven uitvoeren.

Welk effect hebben de Rijksmaatregelen financieel voor de vervoersbedrijven?
Doordat de Rijksoverheid heeft uitgesproken het noodzakelijk te vinden dat de dienstverlening van het openbaar vervoer ook in deze bijzondere omstandigheden wordt doorgezet, lopen veel kosten voor de vervoersbedrijven door. Er zijn extra kosten als gevolg van de maatregelen, zoals intensivering van de schoonmaak. Nu het gebruik van het openbaar vervoer sterk is teruggelopen, zijn ook de reizigersinkomsten fors minder. Een deel van de reizigersinkomsten bestaat uit de verkoop van abonnementen. Het is nog onduidelijk in hoeverre (een deel van) deze abonnementhouders recht hebben op restitutie tijdens deze maatregelenperiode.
Het is onzeker in hoeverre en met welke snelheid het gebruik van het openbaar vervoer zich zal herstellen nadat de maatregelen zijn ingetrokken.
MRDH voert met DOVA, OV-NL (belangenvereniging van vervoersbedrijven in Nederland), en het Rijk (IenW, EZK) gesprekken. Doel van deze gesprekken is om met de classificatie van het openbaar vervoer als vitale sector een bijdrage van het Rijk (al dan niet via het noodfonds) te krijgen teneinde een duurzame bedrijfsvoering en daarmee dienstverlening voor de reiziger te kunnen blijven bieden.

Welke effecten heeft deze crisis op de financiën van de MRDH?
MRDH is in overleg met de vervoerders. Wanneer er maatregelen nodig zijn die invloed hebben op de begroting van de MRDH dan zullen hiervoor de gebruikelijke procedures worden doorlopen.

6.3 Toelichting op de programmarekening

In dit hoofdstuk wordt het resultaat over 2019 geanalyseerd. Tevens is hier een overzicht van de incidentele baten en lasten en een bestemmingsvoorstel opgenomen.

Toelichting financiële afwijkingen programmarekening

Lasten

Lasten Beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 0,6 miljoen voordelig)
Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 0,6 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan het lager afsluiten van lopende opdrachten (€ 0,3 miljoen) in 2019 en het doorschuiven van opdrachten die in begin 2020 zullen worden afgerond (€ 0,3 miljoen).

Lasten beleid en programmering Openbaar vervoer (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 0,6 miljoen voordelig)
Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 0,6 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan lagere inhuurkosten dan begroot van € 0,4 miljoen, lagere onderzoekskosten voor OV exploitatie en OV assets dan begroot van € 0,2 miljoen. Dit komt doordat onderzoeken hetzij goedkoper uitvielen, hetzij voor een deel doorgeschoven zijn naar 2020.

Lasten exploitatie openbaar vervoer voor concessies (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 9,1 miljoen voordelig)
De lagere kosten worden voor € 4 miljoen veroorzaakt doordat de afrekening van de bonus malus over de jaren 2017 en 2018 voor de RET nog niet is geschied De reden hiervoor is dat RET nog geen volledige verantwoording over 2017 en 2018 heeft overgelegd. De bonus/malus boete is daardoor nog niet met zekerheid te bepalen. Dit is geen vrij geld. De afrekening zal naar verwachting in 2020 geschieden.

De vaststelling van de subsidie aan HTM over de jaren 2016 en 2017 heeft in 2019 plaats gevonden. Dit heeft geleid tot een positief resultaat van € 1,3 miljoen. Daarnaast is de bonus malus over 2018 nog niet afgerekend met de HTM. De reden hiervoor is dat in 2019 nog geen volledige verantwoording door HTM is ingediend. Hierdoor is de bonus/malus/boete nog niet met zekerheid vast te stellen. Hiervoor was een bedrag gereserveerd voor € 0,7 mln. Dit is geen vrij geld. De afrekening zal naar verwachting in 2020 geschieden.

Het budget voor de concessie Voorne Putten Rozenburg is € 0,4 miljoen hoger dan werkelijk aan subsidie is verleend.

De kosten voor de concessie Bus Rotterdam zijn € 1,4 miljoen hoger dan waar in de begroting rekening mee is gehouden. Enerzijds wordt dit veroorzaakt doordat de concessiesubsidie van de nieuwe concessie in de beginperiode hoger is dan de concessiesubsidie in de latere jaren. Dit komt doordat de opbrengsten jaarlijks stijgen en de afschrijvingskosten van het materieel jaarlijks dalen. Daardoor is gedurende de concessieperiode een afnemende subsidie benodigd. Dit veroorzaakt een nadelig effect van € 0,4 miljoen. Anderzijds is de afkoop van de meerkosten van het onderhoud aan Zero Emissie bussen in december opgenomen voor een bedrag van € 0,3 miljoen. Daarnaast heeft de afrekening over 2018 plaatsgevonden voor een bedrag van € 0,7 miljoen.

De kosten voor de DRIS panelen zijn geboekt onder het beheer en onderhoud infra en begroot onder de exploitatiekosten. Hierdoor is er een positief verschil van € 0,9 miljoen bij de exploitatiekosten en een even groot nadeel bij de infrakosten.

De kosten voor de abriconcessies zijn € 1,5 mln. hoger dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door het verschil tussen de werkelijke kosten en de hoogte van de reclameafdracht als kosten wordt geboekt omdat dit afdrachten aan de gemeenten zijn. Dit leidt niet tot een resultaatsverschil. Het verschil tussen de kosten en reclame-inkomsten wordt verrekend met de deelnemende gemeenten aan het abricontract.

In de begroting zijn de kosten voor Regiotaxi opgenomen voor € 3,2 miljoen. In de realisatie zijn de kosten verdeeld over de posten exploitatie voor € 2,8 miljoen en de beheerskosten voor € 0,4 miljoen. Hierdoor is er bij exploitatie een positief verschil van € 0,4 miljoen.

De kosten voor bijdragen aan het verdelen van de regionale kaartopbrengsten zijn in 2019 € 0,2 miljoen lager dan verwacht.

Het budget voor risico's en reserveringen van € 4 miljoen is niet aangesproken en valt vrij.
De overige kleinere verschillen bedragen € 0,1 miljoen positief.

Lasten Beheer en onderhoud infra (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 4,9 miljoen nadelig)

De hogere kosten voor beheer en onderhoud infra van € 4,9 miljoen worden als volgt veroorzaakt:

De subsidie over 2016 van RET is voor € 2,8 miljoen lager vastgesteld dan waar in de begroting rekening mee is gehouden. De oorzaak hiervan is dat infraprojecten later gerealiseerd worden dan begroot. Daarnaast is de Hoekselijn in het najaar gaan rijden waardoor de beheer en onderhoudskosten € 4,5 miljoen lager zijn dan begroot.

In de bestuursrapportage is rekening gehouden met de afrekening van beheer en onderhoud 2017 van de HTM ten opzichte van de verleningsbeschikking. De verleningsbeschikking is echter niet voor alle onderdelen opgenomen als nog te betalen bedrag. Dit geeft nu een afwijking ten opzichte van de bijgestelde begroting van € 4,7 miljoen.

In de bekostiging voor het vervangingsonderhoud infrastructuur is de afrekening van RET opgenomen voor de Kleiweg aanpassing voor een bedrag ineens van € 8,2 miljoen. Deze afrekening was in de begroting verwerkt als kapitaallastenvergoeding. Tevens zijn de kosten voor brandbeveiliging metro ter grootte van € 1,5 mln. ten laste van het vervangingsonderhoud infrastructuur geboekt. Het investeringsproject in het Investeringsprogramma is op nul gesteld.

Het vervangingsonderhoud infrastructuur van HTM is € 1,2 miljoen lager dan begroot vanwege de vaststelling van de subsidie over 2016 en 2017. Het vervangingsonderhoud is op een later tijdstip uitgevoerd dan was begroot.

Het dagelijks beheer en onderhoud DRIS is bij het dagelijks beheer en onderhoud van HTM opgenomen. Daarmee kan deze post van € 1 miljoen vrijvallen.

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

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

Baten

Marktconformiteitsopslag
De marktconformiteitsopslag betreft een opslag van een aantal basispunten op het rentepercentage van de leningen die wij verstrekt hebben aan regionale ov-bedrijven. Voor het jaar 2019 is de ontvangen marktconformiteitsopslag in zijn geheel toegevoegd aan de risico reserve financieringen.

Rente
Deze post heeft betrekking op de ontvangen rente op de leningen die verstrekt zijn aan regionale ov-bedrijven. De stijging van de inkomsten ten opzichte van vorig jaar is te verklaren doordat er meer uitgeleend is.

Overige inkomsten (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 0,2 miljoen voordelig)
Het verschil van € 0,2 miljoen betreft kleinere afwijkingen op diverse posten.

Resultaatbestemming
Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 7.383.256. 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). Conform begroting wordt er € 6.737.208 toegevoegd aan de risicoreserve financiering. Het verschil ad € 646.048 wordt middels een voorstel resultaatbestemming voorgelegd aan het AB om toe te voegen aan de risicoreserve financieringen.

Algemene toelichting

De grootste mutaties in de afwijkingen van de begroting met de werkelijke kosten is gelegen in het feit dat subsidies die in vorige jaren zijn verleend in het huidige boekjaar verantwoord en vastgesteld worden. De grootste risicoposten vormen de vaststellingen van de RET Rail concessie. De vaststellingen over de jaren 2017 en 2018 zijn in 2019 niet vastgesteld. Dit komt doordat er een dispuut voorligt over het al dan niet vergoeden van interne verrekenrente tussen BV's van RET. De verwachting is dat dit dispuut in 2020 afgerond is.

Voor HTM Railconcessie is de subsidie over het jaar 2018 nog niet in 2019 vastgesteld. Dit is veroorzaakt door het feit dat HTM nog geen definitieve verantwoording heeft overgelegd.

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

De overige concessiesubsidies zijn alle vastgesteld tot en met het jaar 2018.

Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Lasten

Projectkosten verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur *(verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 93 miljoen voordelig)*

De realisatie is lager (€ 93 mln.) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:
- Voor de Rotterdamsebaan wordt een technische correctie uitgevoerd. De vordering op het Rijk van eind 2018 van € 88,3 mln. had via de lasten en baten moeten worden terugboekt en niet via de balans. Dit heeft geen effect op het jaarrekening resultaat.
- Voor de Rotterdamsebaan is aan extra lasten (€ 4,8 mln.) genomen voor het indexeren van het project. Het project Kickersbloem is in 2019 bijna volledig gerealiseerd. De werkelijke realisatie was hoger (€ 2,5 mln.) dan bij de gewijzigde begroting was ingeschat. Het project herinrichting busplatform Den Haag is in 2019 volledig gerealiseerd. De werkelijke realisatie was hoger (€ 3,3 mln.) dan bij de gewijzigde begroting was ingeschat.
- De realisatie van kleinere projecten in 2019 (< €1 mln.) is vertraagd (€ 7,2 mln.), waardoor deze lasten naar 2020 doorschuiven.
- Eind 2018 zijn extra lasten genomen doordat de realisatie van projecten hoger was dan verwacht. Dit leidt tot lagere lasten in 2019 (€ 6,7 mln.). Deze lagere lasten waren niet meegenomen in de gewijzigde begroting en worden nu alsnog meengenomen.

De hogere realisatie in 2019 ten opzichte van 2018 wordt vooral veroorzaakt door de lasten die aan de Rotterdamsebaan worden toegerekend die in 2019 een flinke vooruitgang heeft geboekt (€ 103 mln. incl. Rijksbijdrage). Het verschil tussen de lasten 2019 en 2018 van de Rotterdamsebaan is € 45 mln. Het resterende verschil kan worden verklaard doordat er in 2019 minder is besteed aan programma's. In 2018 zijn onder andere de Beter Benutten programma's afgerond.

Fiets en ketenmobiliteit *(verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 8 miljoen voordelig)*
De lagere realisatie ten opzichte van de gewijzigde begroting, komt grotendeels door de vertraging in de realisatie van kleinere projecten (< €1 mln.) van € 7,2 mln, waardoor deze lasten naar 2020 doorschuiven.

De lasten in 2019 zijn ongeveer gelijk aan de lasten van 2018.

Verkeersveiligheid *(verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 2 miljoen voordelig)*
De realisatie is lager (€ 2 mln.) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:
- De realisatie van kleinere projecten in 2019 (< €1 mln.) is vertraagd (€ 3,1 mln.), waardoor deze lasten naar 2020 doorschuiven.
- Het lager afsluiten van projecten voor € 0,7 mln.
- Daartegenover staat dat voor 2019 voor € 1,5 mln. aan extra lasten zijn genomen i.v.m. de projectvoortgang. De projecten Noordwestelijke Hoofdroute fase 1 en Blackspot Maasvlakte kruisingen Dardanellenstraat zijn in tegenstellingen tot eerdere verwachtingen in 2019 volledig gerealiseerd (-€ 2,6 mln.) en de Rotonde Monster heeft vertraging opgelopen (€1,1 mln.)

De lasten in 2019 zijn ongeveer gelijk aan de lasten van 2018.

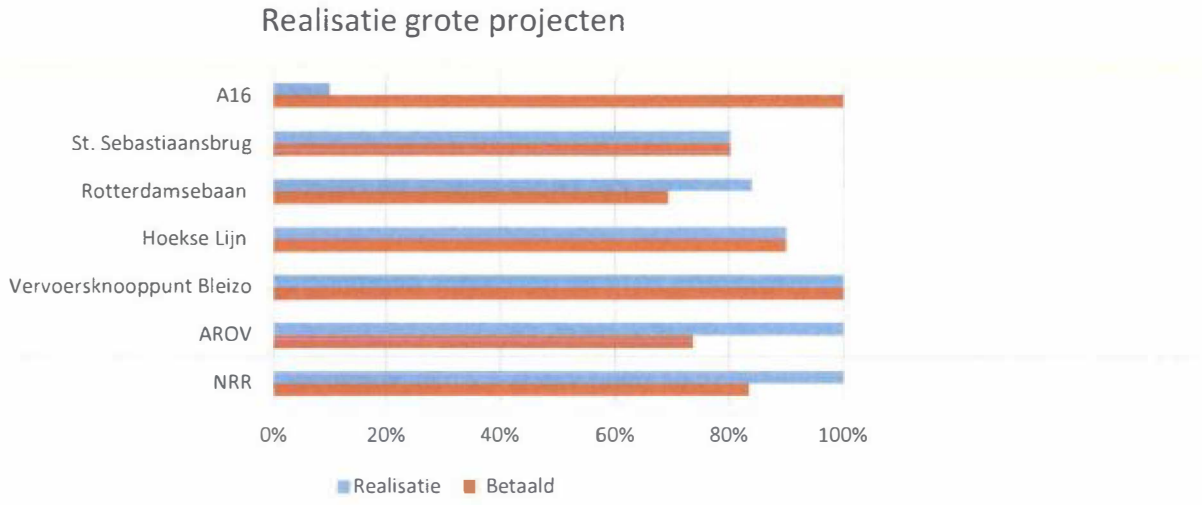
Projectkosten openbaar vervoer

Netwerk openbaar vervoer *(verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 14 miljoen voordelig)*
De realisatie is lager (€ 14 mln.) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- De realisatie van het project frequentieverhoging E-lijn start later dan verwacht, omdat de voorbereiding meer tijd heeft gekost. Hierdoor schuift € 3 mln. van de verwachte lasten door naar 2020. De projecten Sint Sebastiaansbrug en lijn 19 zijn vertraagd, waardoor in 2019 € 7,6 mln. minder aan lasten wordt genomen. Dit komt mede door de complexiteit van het geschikt maken van de tramsporen voor de nieuwe bredere trams.
- De realisatie van kleinere projecten in 2019 (< €1 mln.) is vertraagd (€ 2,1 mln.), waardoor deze lasten naar 2020 doorschuiven.

De lasten voor 2019 zijn hoger in 2018. Dit komt mede door hogere lasten voor de projecten Sint Sebastiaansbrug en lijn 19 van € 9,3 mln. in 2019 t.o.v. 2018, Bleizo incl. exploitatie vergoeding € 6,2 mln., en metrostation Dijkzigt € 3,1 mln.

Uit de bovenstaande toelichtingen blijkt dat een aantal grote projecten een flinke impact heeft op de realisatie cijfers van het programma infrastructuur. Sinds een aantal jaar wordt de realisatie van projecten verantwoord op basis van de daadwerkelijk voortgang van het project. Bij een aantal projecten heeft de MRDH andere afspraken gemaakt over het kasritme. De onderstaande grafiek laat het verschil zien tussen de besteding (realisatie) en betalingen aan de grootste 7 projecten die op dit moment in de realisatiefase zitten.



De grafiek laat zien dat bij de projecten St. Sebastiaanbrug, Hoekse Lijn en Bleizo de realisatie gelijk is aan de betalingen van de MRDH. Bij de A16 blijft de realisatie behoorlijk achter ten opzichte van de betalingen. Dit komt door het feit dat de MRDH voor de start van het project een bijdrage heeft overgemaakt om een aantal inpassingsmaatregelen mogelijk te maken. Deze inpassingsmaatregelen zijn onderdeel van het totale project dat door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd. De uitvoering van het totale project is gestart in 2019 en loopt tot 2024, waardoor de MRDH gedurende die jaren de lasten moet nemen. Bij de Rotterdamsebaan en de programma's NRR en AROV is het omgekeerd, hier lopen de betalingen achter op de realisatie. Bij de Rotterdamsebaan is afgesproken dat gemeente Den Haag kan factureren op basis van mijlpalen. Een aantal mijlpalen is voor een groot gedeelte gerealiseerd, maar nog niet afgerond, waardoor de betalingen achter blijven bij de realisatie. Voor de programma's NRR en AROV geldt dat de projecten gereed zijn, maar nog moeten worden afgerekend, waardoor de betalingen lager zijn dan de realisatie.

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

Baten

Overige inkomsten (verschil realisatie 2019 en gewijzigde begroting 2019 € 99 miljoen nadelig)
De opbrengsten betreffen met name de (nog te) ontvangen rijksbijdrage voor de aanleg van de Rotterdamsebaan (€ 26,9 mln.) en de investeringsbijdragen voor lijn 19 incl. de St. Sebastiaansbrug (€ 10,2 mln). En tevens nog de bijdrage van de provincie Zuid-Holland inzake Bereikbaarheid Haaglanden en KTA (€ 0,6 mln.)

De overige inkomsten zijn lager dan geprognosticeerd bij de gewijzigde begroting. De technische correctie van de Rotterdamsebaan zorgt voor een daling van de inkomsten (€ 88,3 mln.). Bij de gewijzigde begroting waren alle overige inkomsten opgenomen bij het programma infrastructuur. Een deel van de overige inkomsten (€ 11 mln.) heeft betrekking op het programma exploitatie. Dit wordt bij de jaarrekening gecorrigeerd.

Programma Economisch Vestigingsklimaat

Lasten

Er is binnen dit programma in 2019 € 69.000 minder besteed aan lasten dan begroot. In de volgende tabel is een verschillen-analyse opgenomen per onderwerp:

	Onderwerp	*Begroting 2019*	*Realisatie lasten 2019*	*Verschil 2019*
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 2.550.000	€ 2.777.057	-/- € 227.057
2	Programmakosten-Projectontwikkeling	€ 642.425	€ 426.534	€ 215.891
3	Programmakosten- EU project Interreg E=0	€ 75.000	€ 72.835	€ 2.165
4	Subsidie InnovationQuarter	€ 937.000	€ 937.000	€ 0
5	Directe kosten personeel	€ 1.013.442	€ 935.175	€ 78.267
	Totaal	**€ 5.217.867**	**€ 5.148.601**	**€ 69.266**

Ad 1 Programmakosten – Bijdrageregeling
Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling) is in 2019 ten laste van het programmabudget voor € 2.143.219 aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat:

Doelstelling	**Projectnaam**	**Ontvangende gemeente**	**Bedrag (€)**
Ruimte om te werken	Toekomstvisie Plaspoelpolder	Rijswijk	143.219
Stimuleren van innovatie en economische groei	Yes!Delft programma 2019	Delft	250.000
	Innovatie programma Zorgtechnologie	Delft	900.000
Goede digitale connectiviteit	Living Lab Scheveningen	Den Haag	200,000
	Do IoT Fieldlab (Voorheen 5G Fieldlab Zuid-Holland)	Delft	200.000
	Living Lab Sensible Sensor Reyeroord	Rotterdam	100.000
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt	Digital Operations Centre	Delft	150.000
	Digital Competence & Education Center	Den Haag	200.000
	Totaal		**2.143.219**

De bestuurscommissie economisch vestigingsklimaat had binnen de programmakosten economisch vestigingsklimaat voor projectbijdragen aan gemeenten een budget van € 2.550.000 beschikbaar gesteld. Ten opzichte van het budget van € 2.550.000 is er voor € 406.781 minder aan projectbijdragen verleend. In de bestuurscommissie van 10 juli 2019 is besloten vijf campusprojecten te ondersteunen. Op 4 december jl. kon de bestuurscommissie een besluit nemen over twee aanvragen voor een projectbijdrage. De overige drie aanvragen voor een projectbijdrage volgen in 2020. Daarom wordt voorgesteld om het restant van het budget dat toegekend was aan dit thema te reserveren voor 2020 (zie verder de toelichting bij de reserves).

Het door de bestuurscommissie beschikbaar gestelde budget van € 2.550.000 binnen de programmakosten is tevens bedoeld voor bevoorschotting en afrekening van alle tot en met 2019 verleende bijdragen. In 2019 is een bedrag van € 2.777.057 besteed aan bevoorschottingen en

afrekeningen. Daarmee was sprake van een overbesteding van 227.057. Hiervoor hoefde geen aanvullende onttrekking aan de reserve plaats te vinden vanwege onderbesteding op de lasten en de iets hogere baten voor de overige onderdelen van het programma.

Het financiële verloop van de tot en met 2019 verleende projectbijdragen aan gemeenten is als volgt:

Omschrijving	Verleend t/m 2019	Bevoorschot en afgerekend t/m 2018	Bevoorschot en afgerekend 2019	Vrijval t/m 2018	Vrijval 2019	Nog te bevoor-schotten en af te rekenen
Projecten 2015	1.892.340	1.615.094	104.000	27.246	0	**146.000**
Projecten 2016	2.394.654	2.128.545	68.420	64.809	7.880	**125.000**
Projecten 2017	2.200.000	1.580.202	91.071	135.727	60.000	**333.000**
Projecten 2018	3.044.850	239.200	1.838.991	0	61.169	**905.490**
Projecten 2019	2.143.219		674.575	0	0	**1.468.644**
Totaal	**11.675.063**	**5.563.041**	**2.777.057**	**227.782**	**129.049**	**2.978.134**

Per jaareinde dient € 2.978.134 beschikbaar te zijn voor bevoorschotting en afrekening van tot en met 2019 verleende bijdragen. Hiervoor is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat beschikbaar. Zie verder de toelichting bij de reserves.

Ad 2 Programmakosten – Projectwikkeling
Binnen het onderdeel programmakosten kenden de middelen voor projectontwikkeling een onderbesteding van € 216.000. Enerzijds zijn er ten laste van dit budget voor ongeveer € 60.000 reeds verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen. Anderzijds hoefde er voor projectontwikkeling minder van externe ondersteuning gebruik te worden gemaakt dan verwacht. Er kon meer door de MRDH medewerkers worden opgepakt.

Ad 3 Programmakosten - EU project Interreg E=0
De begroting voor het Europese Interreg subsidie project E=0 van € 75.000 is nagenoeg volledig besteed.

Ad 4 Subsidie InnovationQuarter
De begrote subsidie aan InnovationQuarter van € 937.000 is volledig besteed.

Ad 5 Directe kosten personeel
De hier verantwoorde onderbesteding van € 78.267 wordt veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van alle vacatureruimte. Zie hiervoor ook de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering.

Baten
De begrote baten zijn nagenoeg volledig gerealiseerd.

Reserves
De begrote reserve-onttrekking van € 364.000 was enerzijds benodigd ter dekking van het plafond voor het verlenen van projectbijdragen aan gemeenten en anderzijds ter dekking voor het bevoorschotten en afrekenen van deze projectbijdragen. De bevoorschotting en afrekening van verleende projectbijdragen was € 227.000 hoger dan begroot. Vanwege de onderbesteding op de

lasten voor de overige onderdelen van het programma kan de onttrekking aan de reserve, om alle programmakosten te dekken, lager zijn dan begroot.

Na de benodigde reserve onttrekking van € 281.674 bedraagt de stand van de egalisatiereserve EV € 3.771.371.

Toelichting verloop en bestemming egalisatiereserve EV:
De egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2019 uit de volgende onderdelen:

Bijdrageregeling EV		€ 3.976.139
• nog af te rekenen verleende bijdragen	€ 3.741.021	
• Reservering programmabudget 2019	€ 235.118	
Onvoorzien		€ 76.906
Saldo 1 januari 2019		€ 4.053.045
Onttrekking 2019		€ 281.674
Saldo 31 december 2019		€ 3.771.371

Voor de bestemming van dit saldo in de reserve worden de volgende voorstellen gedaan:

4. Zoals hiervoor aangegeven dient per 1 januari 2020 € 2.978.134 beschikbaar te zijn in de reserve voor de bevoorschotting en afrekening van tot en met 2019 verleende bijdragen. De reservering voor het programmabudget 2019 kan nu vervallen.

5. Daarnaast wordt voorgesteld, omdat het voor een drietal campusprojecten niet is gelukt om een aanvraag in 2019 af te ronden, om het restant van het budget dat toegekend was aan dit thema te reserveren voor 2020. Het gaat om een bedrag van € 406.781.

6. In 2019 is het programma YES!Delft 2019 gestart. Met dit programma kunnen gemeenten met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol speelt gebruik maken van de onderdelen in dit programma. YES!Delft biedt gemeenten de mogelijkheid om bestaande technieken in te zetten of nieuwe technieken te laten ontwikkelen. Het programma biedt oplossingen die voor gemeenten besparingen of een verbetering van de leefomgeving van de inwoner opleveren. Daarnaast wordt het startup-netwerk binnen de gemeenten versterkt en vindt er kennisuitwisseling plaats over de wijze waarop gemeenten startups beter kunnen bedienen. Hiertoe worden gemeenten in 2020 ook rechtstreeks aangesloten op het start-up netwerk van YES!Delft. Begin 2020 is de samenwerking met YES!Delft besproken in de adviescommissie economisch vestigingsklimaat. Advies was om ook te kijken of er meerjarige afspraken kunnen worden gemaakt om zo het commitment bij de projecten te versterken. Voor dit doel wordt voorgesteld om € 320.000 beschikbaar te stellen uit de reserve.

De egalisatiereserve EV bestaat per 31 december 2019 dan uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2019 verleende projectbijdragen	€ 2.978.134
Campusprojecten 2020	€ 406.781
Meerjarige afspraken YES!Delft	€ 320.000
Onvoorzien	€ 66.456
Saldo 31 december 2019	€ 3.771.371

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2018 en realisatie 2019:

De grootste verschillen worden hierna toegelicht.

Programmakosten
De realisatie van programmakosten was in 2019 € 947.110 hoger ten opzichte van 2018. Dit bestaat uit de volgende onderwerpen:

	Onderwerp	*Realisatie 2019*	*Realisatie 2018*	*Verschil*
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 2.777.000	€ 1.650.000	€ 1.127.000
2	Programmakosten - overig	€ 426.000	€ 459.000	€ 33.000-/-
3	Programmakosten – EU Interreg E=0	€ 73.000	€ 220.000	€ 147.000-/-
	Totaal	**€ 3.276.000**	**€ 2.329.000**	**€ 947.000**

Programmakosten-Bijdrageregeling
Er is in 2019 meer besteed aan gemeentelijke projecten, voornamelijk omdat er eind 2018 relatief veel projectbijdragen zijn verleend, waarvan de start en de bevoorschotting in 2019 plaatsvond.

Programmakosten – overig
Er waren geen opvallende verschillen.

Programmakosten – EU
Er is in 2019 minder besteed aan het EU project Interreg E=0. Dit project is vanaf eind 2017 van start gegaan met de begeleiding van de VvE's met het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Het zwaartepunt van dit project lag in 2018, in het eerste kwartaal van 2019 is het project afgerond.

Overige inkomens overdrachten gemeenten en Europese Unie
De realisatie van overige inkomensoverdrachten van gemeenten en EU is in 2019 € 210.000 lager ten opzichte van 2018. Het betreft hier enerzijds de lagere baten vanwege het Europese Interreg subsidie project E=0, waarvan het zwaartepunt lag in 2018 (€ 142.000 lager). Anderzijds was er in 2018 sprake van een incidentele subsidie voor het regionale programma Next Generation Woonwijken (€ 50.000 lager).

Incidentele baten en lasten

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

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

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

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

Incidentele baten en lasten	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019	Primaire begroting 2019	Verschil realisatie 2019 en realisatie 2018	Realisatie 2018
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	380.573	-59.105	439.678	439.678	380.573	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	159.394.778	743.532	158.651.246	102.132.490	74.925.768	84.469.010
3. Economisch Vestigingsklimaat	72.835	-2.165	75.000	7.631	-196.837	269.672
Overhead	439.694	-43.105	482.799	482.799	439.694	0
Totaal	**160.287.880**	**639.157**	**159.648.723**	**103.062.598**	**75.549.198**	**84.561.449**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	380.573	-59.105	439.678	439.678	380.573	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	159.394.778	743.532	158.651.246	102.132.490	62.884.468	96.510.310
3. Economisch Vestigingsklimaat	78.178	3.178	75.000	7.631	-210.202	288.380
Overhead	0	-482.799	482.799	482.799	0	0
Totaal	**159.853.529**	**204.806**	**159.648.723**	**103.062.598**	**63.054.839**	**96.602.749**
Resultaat voor reservemutaties	**-434.351**	**-434.351**	**0**	**0**	**-12.494.359**	**12.041.300**
Onttrekking aan reserves	721.368	721.368	0	0	721.368	0
Toevoeging aan reserves	-6.737.208	-6.737.208	0	7.245.146	-1.901.652	-4.835.556
Resultaat	**-6.450.191**	**-6.450.191**	**0**	**7.245.146**	**-13.674.643**	**7.205.744**

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer
In het jaar 2019 zijn er nagenoeg geen incidentele baten en/of lasten in het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De genoemde incidentele baat en last in 2019 betreft de kosten van de omleiding buslijnen vanwege het afsluiten van de Maastunnel. Rotterdam vergoedt deze incidentele concessiebijdrage.

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer
Het betreft incidentele baten en de daarbij behorende lasten voor projecten (Actieprogramma regionaal OV, Beter Benutten, BO blankenburg verbinding, Korte termijn aanpak) waar het Rijk incidenteel een bijdrage voor levert via de BDU van € 34 miljoen. Aanvullend ontvangt de MRDH een bijdrage van het Rijk voor de Rotterdamse baan van € 115 miljoen. Tevens is vanuit Delft en de provincie Zuid-Holland een bijdrage voor de Sebastiaansbrug van € 10 miljoen ontvangen.

Programma 3: Economisch Vestigingsklimaat
De in bovenstaande tabel opgenomen bedragen hebben betrekking op het Europese project "Nul op de meter" (E=0). Dit maakt onderdeel uit van het Europese Interreg-programma en behelst de begeleiding van verenigingen van eigenaren (VvE's) binnen de particuliere woningvoorraad naar het nemen van duurzaamheidsmaatregelen. Zwaartepunt van dit project lag in 2018, in het eerste kwartaal van 2019 is het project afgerond (€ 73.000 lasten en € 78.000 baten).

Overhead
In 2019 zijn diverse werkzaamheden uitgevoerd met betrekking tot interne kwaliteitsverhoging. Dit is gedaan op het gebied van bestuurszaken in de vorm van digitalisering van vergaderstukken, voor financiën het uitbreiden/aanschaffen van modules voor financiële vastleggingen en op het gebied van ICT in de vorm van informatieveiligheid.

Analyse resultaat

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

	Jaarrekening 2019	**Gewijzigde begroting 2019**
Voordelig resultaat vóór bestemming	6.661.888	5.890.242
Geaccordeerde reservemutaties		
Toevoeging risicoreserve financieringen	6.737.208	6.737.208
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverhoging	-439.694	-482.799
Onttrekking egalisatiereserve programma EV	-281.674	-364.167
Resultaat inclusief geaccordeerde reservemutaties	646.048	0
Bestemmingsvoorstel		
Toevoeging risicoreserve financieringen	646.048	0
Saldo na resultaatsbestemming	0	0

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

Bestemmingsvoorstel

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om het resultaat over 2019 na geaccordeerde reservemutaties van € 646.048 toe te voegen aan de Risicoreserve financieringen.

6.4 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Baten en lasten 2019 per taakveld (euro's)	Realisatie 2019	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2019	Gewijzigde begroting 2019	Primaire Begroting 2019	Verschil realisatie 2019 en realisatie 2018	Realisatie 2018
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	189.307.540	4.852.261	184.455.279	241.098.626	5.096.878	184.210.662
2.5 Openbaar vervoer	469.994.181	-28.442.362	498.436.543	476.790.291	-239.854.582	709.848.763
0.5 Treasury	14.808.277	-1.496.557	16.304.834	15.995.713	3.770.317	11.037.960
3.1 Economische ontwikkeling	5.148.601	-656.421	5.805.022	4.831.031	119.837	5.028.764
0.4 Overhead	6.841.114	809.914	6.031.200	5.834.000	6.841.114	0
Totaal	686.099.712	-24.933.166	711.032.878	744.549.661	-224.026.437	910.126.149
Baten per programma						
2.1 Verkeer en vervoer	191.859.590	7.404.311	184.455.279	241.098.626	7.648.928	184.210.662
2.5 Openbaar vervoer	472.546.231	-25.890.312	498.436.543	476.790.291	-237.302.532	709.848.763
0.5 Treasury	22.191.533	-1.438.508	23.630.041	23.240.859	7.164.894	15.026.639
3.1 Economische ontwikkeling	6.164.247	1.143.647	5.020.600	4.831.031	288.606	5.875.641
0.4 Overhead	0	-5.711.200	5.711.200	5.834.000	0	0
Totaal	692.761.600	-24.492.063	717.253.663	751.794.807	-222.200.105	914.961.705
Resultaat voor reservemutaties	**6.661.888**	**441.103**	**6.220.785**	**7.245.146**	**1.826.332**	**4.835.556**
Bestemming resultaat	0	482.799	-482.799	0	0	0
Onttrekking aan reserves	-721.368	383.054	-1.104.422	0	-721.368	0
Toevoeging aan reserves	6.737.208	-1.070.798	7.808.006	7.245.146	1.901.652	4.835.556
Resultaat	**646.048**	**646.048**	**0**	**0**	**646.048**	**0**

6.5 Verantwoording 2019 conform SiSa

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2019 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 16 januari 2020								
IenW	**E27A**	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)** **Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) Vervoerregio's**	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27A / 01*	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27A / 02*	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27A / 03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27A / 04*	Correctie over besteding (T-1) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27A / 05*	Eindsaldo/-reservering (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27A / 06*
			€ 189.970.794	€ 536.940.856	€ 0	€ 595.150.934	-€ 8.216.940	€ 139.977.656
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen Omschrijving *Aard controle n.v.t.* *Indicatornummer: E27A / 07*	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen *Aard controle R* *Indicatornummer: E27A / 08*				
		1	Railconcessie RET	€ 180.539.137				
		2	Railconcessie HTM	€ 118.208.235				
		3						

6.6 WNT-gegevens

Overeenkomstig de uitgangspunten van de per 1 januari 2013 van kracht geworden Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) dient de Metropoolregio Rotterdam Den Haag te voldoen aan de vastgestelde normering van de bezoldiging aan topfunctionarissen en publicatie daaromtrent in de jaarrekening.
De bezoldigingsnorm voor de toetsing is omschreven in artikel 2.3 van de wet WNT en voor 2019 bepaald op € 194.000 (topfunctionarissen met dienstbetrekking), inclusief onkostenvergoedingen en voorzieningen ten behoeve van beloningen betaalbaar op termijn.

Ter voldoening aan de voorgeschreven publicatieplicht in het kader van de WNT onderstaand een overzicht van de leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, bestuurscommissie Va, bestuurscommissie EV alsmede de secretarissen in 2019 en de bezoldiging, die – indien van toepassing in 2019 is uitgekeerd.

		Dagelijks bestuur			Individueel WNT-	bezoldiging	belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienst verband	Uitkeringen beeindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Maximum	2019	vast	variabel		
db/ab	Rotterdam	A. Aboutaleb	Voorzitter	1-1 t/m 31-12-2019	€ 29.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Den Haag	P.C. Krikke	Plv. voorzitter	1-1 t/m 5-10-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Den Haag	J. Remkes	Plv. voorzitter	9-10 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Delft	J.M. van Bijsterveldt	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Rijswijk	M.J. Bezuijen	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Krimpen aan den Ijssel	M.W. Vroom	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

		Algemeen bestuur			Individueel WNT-	bezoldiging	belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienst verband	Uitkeringen beeindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Maximum	2019	vast	variabel		
ab	Albrandswaard	H. Wagner	Lid	1-1 t/m 13-6-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Albrandswaard	J.G.H. de Witte	Lid	1-7 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Barendrecht	J. van Belzen	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Brielle	G.G.J. Rensen	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ad	Capelle aan den IJssel	P. Oskam	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	R.J. van Asten	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	R. de Mos	Lid	1-1 t/m 16-10-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	S. Bruines	Lid	27-10 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Hellevoetsluis	M. Junius	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Lansingerland	P.H. van der Stadt	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Leidschendam-Voorburg	K. Tigelaar	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Maassluis	T.J. Haan	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Midden-Delfland	A.J. Rodenburg	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Nissewaard	G. Veldhuijzen	Lid	1-1 t/m 19-2-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Nissewaard	F. van Oosten	Lid	20-2 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Pijnacker-Nootdorp	F. Ravestein	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Ridderkerk	A. Attema	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	J. Bokhove	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	B. Kathmann	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Schiedam	C.H.J. Lamers	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Vlaardingen	A.M.M. Jetten	Lid	1-1 t/m 5-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Vlaardingen	B. Eenhoorn	Lid	13-12 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Wassenaar	J.F. Koen	Lid	1-1 t/m 17-7-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Wassenaar	L.A. de Lange	Lid	18-7 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westvoorne	P.E. de Jong	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westland	B.R. Arends	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Zoetermeer	Ch. B. Aptroot	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

		Bestuurscommissie Vervoersautoriteit							
					Individueel WNT-	bezoldiging	belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienst verband	Uitkeringen beeindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Maximum	2019	vast	variabel		
BCVa	Albrandswaard	L.M. Heezen	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Barendrecht	P.W.J. Luijendijk	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Brielle	R.M. van der Kooi	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Capelle aan den IJssel	D. van Sluis	Lid	1-1 t/m 1-11-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Capelle aan den IJssel	M.J.W. Struijvenberg	Lid	9-12 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Delft	M. Huijsmans	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Den Haag	R.J. van Asten	Voorzitter	1-1 t/m 31-12-2019	€ 29.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Hellevoetsluis	P. Schop	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Krimpen aan den IJssel	J. Janson	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Lansingerland	S. Fortuyn	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Leidschendam-Voorburg	A.J.W. van Eekelen	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Maassluis	F.A. Voskamp	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Midden-Delfland	H.H.V. Horlings	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Nissewaard	I.S. Bal	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Pijnacker-Nootdorp	I.M.M. Jense-van Haarst	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Ridderkerk	P. Meij	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijswijk	B.D. Lugthart	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rotterdam	J. Bokhove	plv. Voorzitter	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Schiedam	J.W. Ooijevaar	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Vlaardingen	B. Bikkers	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Wassenaar	C. Klaver-Bouman	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westland	P. Varekamp	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westvoorne	M. Roza - de Pijper	Lid	1-1 t/m 20-9-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westvoorne	H.A. de Graad	Lid	8-10 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Zoetermeer	M.J. Rosier	portefeuillehouder Middelen Va	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

		Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat								
					Individueel WNT-	bezoldiging	belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienst verband	Uitkeringen beeindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Maximum	2019	vast	variabel		
BCEV	Albrandswaard	M. Goedknegt	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Barendrecht	A. Proos	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Capelle aan den IJssel	H.D. Westerdijk	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Delft	B. Vollebregt	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Den Haag	S. Bruines	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Hellevoetsluis	A.J. Spoon	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Krimpen aan den IJssel	A. Timm	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Lansingerland	K. Arends	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Leidschendam-Voorburg	A.J.W. van Eekelen	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Maassluis	G. van der Wees	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Midden-Delfland	H.H.V. Horlings	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Nissewaard	L. Soesterboek	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Pijnacker-Nootdorp	F.J.M. van Kuppeveld	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Ridderkerk	H. van Os	Lid	1-1 t/m 01-03-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Ridderkerk	M. Oosterwijk	Lid	01-03 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijswijk	A. van de Laar	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rotterdam	B.C. Kathmann	Voorzitter	1-1 t/m 31-12-2019	€ 29.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Schiedam	M. Bregman	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Vlaardingen	F. Hoogendijk	Lid	1-1 t/m 12-03-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Vlaardingen	B. Bikkers	Lid	01-05 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Wassenaar	C. Klaver-Bouman	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westland	C.C.M. Zwinkels- de Jong	Lid	1-1 t/m 30-11-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westvoorne	L. van der Pol	Lid	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Zoetermeer	M.J. van Driel	plv. Voorzitter	1-1 t/m 31-12-2019	€ 19.400	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

WNT-gegevens Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

bedragen x € 1		W. Hoogendoorn
Functiegegevens		**secretaris-algemeen directeur**
Aanvang en einde functievervulling in 2019		1/9 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		1,00
Dienstbetrekking?		ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	61.415
Beloningen betaalbaar op termijn	€	-
Subtotaal	€	*61.415*
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	64.312
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		N.v.t.
Totale bezoldiging	€	61.415
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t.

WNT-gegevens Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking

bedragen x € 1	A.H.P. van Gils		B. Koopman	
Functiegegevens	**wnd secretaris-algemeen directeur**		**wnd secretaris-algemeen directeur**	
Kalenderjaar	**2019**	**2018**	**2019**	**2018**
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang - einde)	01/01 - 18/03	24/09 - 31/12	18/03 - 30/08	N.v.t.
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	3	4	6	N.v.t.
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum				
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	€ 187	€ 182	€ 187	N.v.t.
Maxima op basis van de normbedragen per maand	€ 71.400	€ 101.200	€ 155.400	N.v.t.
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	€ 172.600	€ 101.200	€ 155.400	N.v.t.
Bezoldiging				
Werkelijk uurtarief lager dan het (gemiddeld) maximum uurtarief?	ja	ja	ja	N.v.t.
Bezoldiging in de betreffende periode	€ 36.900	€ 36.038	€ 80.597	N.v.t.
Bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	€ 72.938	€ 36.038	€ 80.597	N.v.t.
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Totale bezoldiging, exclusief BTW	€ 72.938	€ 36.038	€ 80.597	N.v.t.
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Deel 3 Overige gegevens

Hoofdstuk 7 Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 10 juli 2020;

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

besluit

1. de jaarstukken 2019 vast te stellen met een resultaat boekjaar voor reservemutaties van € 6.661.888;
2. een bedrag van € 281.674 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat;
3. een bedrag van € 439.694 te onttrekken aan de reserve interne kwaliteitsverhoging;
4. een bedrag van € 7.383.256 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 10 juli 2020 van het algemeen bestuur.

de voorzitter, de secretaris,

Ahmed Aboutaleb Wim Hoogendoorn

Hoofdstuk 8 Controleverklaring

Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen.

Bijlage 1: samenstelling bestuursorganen MRDH 2019 (per 31-12-2019)

Voorzitter	:	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	:	de heer J. Remkes
Secretaris-Algemeen Directeur	:	de heer W. Hoogendoorn
Dagelijks bestuur		
Voorzitter	:	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	:	de heer J. Remkes
Lid	:	de heer M.W. Vroom
Lid	:	de heer M.J. Bezuijen
Lid	:	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Wnd Secretaris	:	de heer W. Hoogendoorn
Algemeen bestuur		
Voorzitter	:	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	:	de heer J. Remkes
Albrandswaard	:	mevrouw J.G.H. de Witte
Barendrecht	:	de heer J. van Belzen
Brielle	:	de heer G.G.J. Rensen
Capelle aan den IJssel	:	de heer P. Oskam
Delft	:	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Den Haag	:	de heer R.J. van Asten
	:	mevrouw S. Bruines
Hellevoetsluis	:	mevrouw M. Junius
Krimpen aan den IJssel	:	de heer M.W. Vroom
Lansingerland	:	de heer P.H. van de Stadt
Leidschendam-Voorburg	:	de heer K. Tigelaar
Maassluis	:	de heer T.J. Haan
Midden-Delfland	:	de heer A.J. Rodenburg
Nissewaard	:	de heer F. van Oosten
Pijnacker-Nootdorp	:	mevrouw F. Ravestein
Ridderkerk	:	mevrouw A. Attema
Rijswijk	:	de heer M.J. Bezuijen
Rotterdam	:	mevrouw J. Bokhove
	:	mevrouw B. Kathmann
Schiedam	:	de heer C.H.J. Lamers
Vlaardingen	:	de heer B. Eenhoorn
Wassenaar	:	de heer L.A. de Lange
Westland	:	de heer B.R. Arends
Westvoorne	:	de heer P.E. de Jong
Zoetermeer	:	de heer Ch.B. Aptroot
Secretaris	:	de heer W. Hoogendoorn
Presidium Vervoersautoriteit		
Voorzitter	:	de heer R.J. van Asten
Vice-voorzitter	:	mevrouw J. Bokhove
Portefeuillehouder Middelen Va	:	de heer P. Varekamp
Lid	:	de heer M. Rosier
Lid	:	de heer I.S. Bal
Lid	:	de heer S. Fortuyn
Lid	:	mevrouw M. Huijsmans
Lid	:	de heer P. Meij

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit

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

Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat

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

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

Bijlage 2 Toelichting op gebruikte afkortingen

AB	Algemeen Bestuur
ABP	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
AROV	Actie programma Openbaar Vervoer
AVG	Algemene Verordening Gegevensbescherming
AVLM	Automatisch Vervoer op de Last Mile
BBV	Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten
BDU	Brede doeluitkering
BCF	BTW Compensatiefonds
BHR	Bereikbaar Haaglanden en Rijnland
BLDO	Besluit Leningvoorwaarden Decentrale Overheden
Bleizo	Bleiswijk-Zoetermeer
BMC	bureau Middelen & Control
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BO	Bestuurlijk Overleg
BOA	Buitengewoon opsporingsambtenaar
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BSB	bureau Strategie & Bestuur
BVB	BNG Vermogens Beheer
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst
CID	Central Innovation District
CIPTEC	Collective Innovation for Public Transport in European Cities
DIV	Digitale Informatie Voorziening
DOVA	Decentrale OV-autoriteiten
DRIS	Dynamisch reisinformatiesysteem
DVM	Dynamisch Verkeers Management
EBS	Egged Bussystems
EBZ	Economic Board Zuid-Holland
EER	Europese Economische Ruimte
EV	Economisch vestigingsklimaat
FIDO	Wet financiering decentrale overheden
HCA	Human Capital Akkoord
HMC	Hogere Milieu Categorie
HRM	Human Resources Management
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij
HWN	Hoofdwegennet
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
ITS	Intelligente Transport Infrastructuur
iVRI	Intelligente verkeersregel installatie
KTA	Korte Termijn Aanpak
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
MIPOV	Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MoVe	Mobiliteit en verstedelijking
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
NBTC	Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens

NRR	Netwerk RandstadRail
NS	Nederlandse Spoorwegen
NWB	Nederlandse Waterschapsbank
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OV	Openbaar vervoer
OWN	Onderliggend wegennet
PZH	Provincie Zuid-Holland
RES	Regionale energiestrategie
RET	Rotterdamse Elektrische Tram
RUDDO	Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden
RWA	Rook Warmte Afvoer
RWS	Rijkswaterstaat
SiSa	Single information, Single audit
SMITZH	Smart Manufacturing Industriële Toepassing in Zuid Holland
SOK	Samenwerkingsovereenkomst
UAB	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid
UFDO	Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden
Va	Vervoersautoriteit
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VO	Verkeersonderneming
VPR	Voorne Putten Rozenburg
VTE	Vrijetijdseconomie
VvE	Vereniging van Eigenaren
WNT	Wet Normering Topinkomens
ZE	Zero Emissie