



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG

# Metropoolregio Rotterdam Den Haag

## JAARSTUKKEN 2021

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

Document eDocs 88260  
14-04-2022

## Inhoudsopgave

Woord vooraf.....	5
Leeswijzer .....	6
Deel 1 Jaarverslag .....	7
Hoofdstuk 1 .....	7
Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH .....	7
1.1 Strategie en resultaten.....	8
1.2 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten .....	9
1.3 Samenwerking met partners .....	10
1.4 Het resultaat en de voorgestelde bestemming .....	11
Hoofdstuk 2 .....	12
Programmaverantwoording.....	12
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.....	12
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.....	30
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat.....	42
2.4 Overzicht overhead.....	60
Hoofdstuk 3 .....	63
Paragrafen .....	63
3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing .....	63
3.2 Onderhoud kapitaalgoederen.....	69
3.3 Financiering en treasury .....	71
3.4 Bedrijfsvoering .....	77
3.4.1 MRDH-organisatie.....	77

3.4.2 Bedrijfsvoering .....	79
3.4.3 Rechtmatigheid .....	86
3.5 Verbonden partijen .....	89
3.6 Subsidies .....	92
3.7 COVID-19 .....	93
Deel 2 .....	95
Jaarrekening .....	95
Hoofdstuk 4 .....	95
Overzicht van baten en lasten .....	95
4.1 Overzicht van baten en lasten per programma .....	96
4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten .....	97
4.2.1 Analyse afwijkingen .....	97
4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten .....	97
4.2.3 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves .....	99
4.2.4 WNT gegevens .....	100
Hoofdstuk 5 .....	101
Balans 2021 .....	101
5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling .....	102
5.2 Toelichting op de balans .....	106
5.3 Niet uit de balans blijvende verplichtingen .....	120
5.4 Gebeurtenissen na balansdatum .....	121
Deel 3 .....	122
Overige gegevens .....	122

Hoofdstuk 6 .....	123
Besluit.....	123
Bijlage 1 Verantwoording 2021 conform SiSa .....	124
Bijlage 2 Overzicht van baten en lasten 2021 per taakveld.....	127
Bijlage 3 Controleverklaring .....	129
Bijlage 4: Samenstelling bestuursorganen MRDH 2021 (per 31-12-2021).....	130
Bijlage 5 Toelichting op gebruikte afkortingen .....	132

## Woord vooraf

23 gemeenten werken samen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Dat is een inhoudelijke ambitie die natuurlijk ook een financiële vertaling heeft. De jaarstukken 2021 geven een overzicht van de financiële situatie van deze samenwerking.

Begin 2020 sloeg het coronavirus fors toe. De crisis, die dit tot gevolg had, raakte alles en iedereen. De economie en het vervoer kwamen onder druk, en daarmee ook onze kerntaken. Maar lijdzaam toezien zit niet in ons DNA. Slagvaardig pakten we de coronacrisis aan. We probeerden de pijn voor ondernemers en vervoerders te verzachten. Maar niet alleen dat. We pakten de crisis op als een kans om daar sterker uit te komen. Met visie, inzet en geld blijven we op koers om een aantrekkelijke regio te realiseren, alsmede een goede toekomst voor de inwoners van onze metropoolregio.

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

In deze jaarstukken laten de samenwerkende gemeenten zien welke middelen werden ingezet om economische groei te bewerkstelligen en de bereikbaarheid te verbeteren. De 23 gemeenten blijven zich hier sterk voor maken, samen met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen. Samen staan we sterk, samen komen we verder.

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



## Leeswijzer

Dit zijn de jaarstukken 2021 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

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

### *Jaarverslag*

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

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

Hoofdstuk 3 gaat onder meer in op de verplichte paragrafen.

### *Jaarrekening*

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

### *Overige gegevens*

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

---

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

# Deel 1 Jaarverslag

-0-0-0-

## Hoofdstuk 1

### Samenhang en opbouw jaarstukken MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten en kreeg als verlengd lokaal bestuur vanuit de rijksoverheid de status van vervoerregio. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

#### *Verkeer en vervoer*

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

#### *Bedrijvigheid, kennis, recreatie*

Verder werkt de MRDH aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag. Dat doen we op het gebied van onder meer werklocaties (bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden), fieldlabs en regionale campussen, en digitale connectiviteit. Ook stimuleren we recreatie en het gebruik van groen. We ontvangen hiervoor een bijdrage van de 23 gemeenten.

De Jaarstukken 2021 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormen een integrale verantwoording van de samenwerking, met daarin zowel de programma's voor verkeer en vervoer als een programma voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Op 13 juli 2020 stelde het algemeen bestuur de Begroting 2021, inclusief het meerjarenbeeld 2022-2024, vast. Deze begroting is in het verslagjaar tweemaal bijgesteld. Het algemeen bestuur nam op 15 juli 2021 kennis van de eerste Bestuursrapportage MRDH 2021 en stelde de daarin opgenomen eerste begrotingswijziging 2021 vast. De tweede begrotingswijziging 2021, opgenomen in de tweede Bestuursrapportage 2021, stelde het algemeen bestuur op 10 december 2021 vast.

## **1.1 Strategie en resultaten**

### **Waar doen we het voor?**

De economische kracht van landen is steeds sterker afhankelijk van het succes van stedelijke regio's. Innovatie, nieuwe werkgelegenheid en duurzaamheid; de uitdagingen en oplossingen voor maatschappelijke opgaven liggen in toenemende mate in stedelijke regio's. Dit is een wereldwijde trend. Concurrentie vindt steeds minder plaats tussen steden binnen landen, maar juist op internationale schaal tussen metropoolregio's. Dit geldt zeker voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag: op wereldniveau bescheiden in omvang, maar wél een van de meest complete regio's ter wereld. Als de gemeenten in de metropoolregio zich meer met elkaar verbinden, versterkt het economisch vestigingsklimaat en kunnen we eruit halen wat erin zit. Zo vergroten we de economische kansen van de mensen die hier wonen en werken, en versterken we de agglomeratiekracht van de regio.

### **Vernieuwen economie, verbeteren bereikbaarheid**

Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is daarom belangrijk de regio 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 kunnen meekomen? En hoe bezorgen we ondernemers een goede uitgangspositie? Zo vraagt innovatie in het MKB om serieuze aandacht. Hoe geven we duurzaamheid een plek in de economie van de toekomst? Het zijn vragen die een antwoord kregen in de strategische agenda van de MRDH, het koersdocument dat leidend is in de samenwerking van de 23 gemeenten die de metropoolregio vormen. Bovendien stelden in 2021 tachtig partners uit bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen de Groeiagenda Zuid-Holland vast, waardoor de regionale slagkracht nog groter werd.

#### *Unieke positie*

Wat betreft het verbeteren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie als vervoersautoriteit. De MRDH gaat over het toekennen van de regionale OV-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur. De 23 gemeenten bepalen gezamenlijk de investeringen in bereikbaarheid van de regio. In de stedelijke gebieden wordt vooral ingezet op hoogwaardige OV- en betere fietsverbindingen. Zo benutten we de schaarse stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. In de minder dichtbevolkte delen van de regio is een groot OV-aanbod niet altijd de beste oplossing. De fiets en een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vragen daar extra aandacht. Maar ook maatwerkvervoer kan uitkomst bieden. En wat alle inzet met de verschillende modaliteiten verbindt: we zetten in op duurzaam vervoer en veilig verkeer.



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

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

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 & Vervoer en voor Economisch Vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 23 gemeenten zitting hebben. Raadsleden zijn vertegenwoordigd in de adviescommissies voor Verkeer & Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat, alsmede de Rekeningcommissie. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2021. De samenwerkende gemeenten worden ondersteund door de MRDH-organisatie, gevestigd aan de Westersingel te Rotterdam.

De Wet normering topinkomens (WNT) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de (semi)publieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2021: € 209.000 (2020: € 201.000). In overeenstemming met de WNT, ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-algemeen directeur, leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, leden van de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) van de MRDH vermeld in hoofdstuk 4.2.4 WNT-gegevens.

### ***Betrokkenheid gemeenteraden***

De gemeenteraden hebben een belangrijke positie binnen de MRDH-samenwerking. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en in de Rekeningcommissie. De gemeenteraden zijn tevens betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH benoemd staan. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden. In 2020 is de zienswijzeprocedure doorlopen voor de Begroting 2021 en voor het Treasurystatuut.

### **1.3 Samenwerking met partners**

Naast het bundelen van de kracht van de 23 gemeenten is samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's zoals Drechtsteden en Leiden, de provincie Zuid-Holland en het Rijk noodzakelijk om de ambities te realiseren. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt vanaf de start nauw samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere overheden, bijvoorbeeld in de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Samenwerking met omliggende regio's en de andere partners vindt plaats zowel bij de strategische trajecten als bij de uitvoering van concrete activiteiten. 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 Rotterdam Den Haag 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 twaalf provincies en twee 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.

Verder werkt de MRDH 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 werken we onder meer samen met de OESO en participeren we in Europese netwerken, zoals EMTA en projecten.

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

Het jaar 2021 wordt afgesloten met een voordelig gerealiseerd saldo van baten en lasten van € 2.301.580.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 15 juli respectievelijk 10 december 2021 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de tweede begrotingswijziging besloot het algemeen bestuur om € 1.126.723 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financieringen en € 1.034.066 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV).

Op basis van het werkelijk behaalde resultaat is een bedrag van € 1.126.723 toegevoegd aan de Risicoreserve financieringen en is een bedrag van € 285.000 onttrokken aan de Egalisatiereserve EV.

Na de mutaties in de reserves bedraagt het nog te bestemmen resultaat € 1.459.857. Dit resultaat heeft betrekking op het programma Economisch Vestigingsklimaat.

##### ***Resultaatbestemming***

Het algemeen bestuur neemt op 8 juli 2022 een besluit over de resultaatbestemming. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat doet hiervoor op 25 mei 2022 een voorstel.

## Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording

-0-0-0-

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

#### **2.1.1 Wat wilden we bereiken?**

Ook het jaar 2021 stond in het teken van het omgaan met de gevolgen van COVID-19 voor het OV. Om zo veel mogelijk de gevolgen van corona te kunnen opvangen, stelde de MRDH een regionaal 'Transitieprogramma OV en corona' op. Ook diende het programma als input voor de gesprekken met het Rijk over aanvullende rijkssteun.

#### *Transitieprogramma OV*

In 2021 werkten we vooral aan dit transitieprogramma. Op 24 maart 2021 stelde de bestuurscommissie Vervoersautoriteit het regionaal Transitieprogramma OV en corona vast. Dit programma is in september en december 2021 herijkt. Het programma bevat een verzameling van maatregelen: optimalisatie van de bedrijfsvoering van de vervoerbedrijven, een efficiëntere inzet van sociale veiligheidsmedewerkers en metrobeheerders, vervoerkundige maatregelen en een financiële bijdrage van de MRDH. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat de vervoerbedrijven niet opnieuw, zoals in 2020, fors verlies zouden maken. Dat kan immers de continuïteit van het OV in gevaar brengen. Daarnaast stelde de MRDH in het transitieprogramma een bedrag van maximaal € 104,2 miljoen beschikbaar voor maatregelen die bedoeld zijn om het OV-systeem te versterken: de invoering van nieuwe betaalwijzen, versnellingsmaatregelen, lokaal maatwerkvervoer, ketenmobiliteit en transformatie van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven.

#### *Bereikte resultaten*

De hoop dat de pandemie in 2021 voorbij zou zijn, bleek helaas niet terecht. Na een voorjaar en zomer, waarin de maatschappij weer langzaam 'open' ging en ook het OV-gebruik weer langzaam toenam tot ongeveer 70% ten opzichte van 2019, zorgden nieuwe coronamaatregelen voor een daling tot ongeveer 45% in december. Ook kregen de vervoerbedrijven aan het eind van 2021 te maken met een hoger ziekteverzuim als gevolg van coronagevallen en quarantaineregels. Daardoor was HTM vanaf eind oktober gedwongen om de dienstregeling tijdelijk (licht) af te schalen. De maatregelen uit het transitieprogramma hadden het beoogde effect: vervoerbedrijven konden het jaar afsluiten zonder significante verliezen. Dat was mede mogelijk, doordat we afspraken met het Rijk konden maken over verlenging van de Beschikbaarheidsvergoeding OV, waardoor het Rijk het gehele jaar de tekorten aanvulde tot 93% van de kosten. De resterende 7% werd gerealiseerd door het transitieprogramma.

#### *Verstevigen van de samenwerking met de vervoerders*

Naast alle nadelige effecten voor het OV zorgde de pandemie er wél voor dat de relatie en de samenwerking met de vervoerders EBS, HTM en RET verder zijn verbeterd. In nauwe samenwerking en goed overleg zijn de vaak ingewikkelde keuzeprocessen met elkaar voorbereid en uitgevoerd. Ook de komende jaren zullen we deze goede samenwerking nodig hebben om het OV weer terug te brengen naar het oude niveau.

### *Nieuwe ontwikkelingen*

Ook stond 2021 voor een groot deel in het teken van het verder brengen van veel onderdelen uit het gebiedsprogramma MoVe. Dit leidde tot verdere voortgang binnen de lopende verkenningen CID/Binckhorst, de Oeververbindingen Rotterdam en de Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking, evenals meerdere andere grote OV-studies. Als hoogtepunt van 2021 kunnen we de aan het einde van het jaar ingediende propositie noemen voor het Nationaal Groeifonds, met daarin de dossiers Oude Lijn, vier grote knooppunten, een frequentieverhoging voor het metronet en het gekoppeld rijden op de Randstadrail. Bovendien zijn er studies verricht op het gebied van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbindingen. Onder meer in relatie tot de gebiedsuitwerkingen Greenport 3.0 Westland, Voorne-Putten, Leiden-Zoetermeer en Zoetermeer-Rotterdam. Verder werkten we in 2021 actief aan de verbetering en versterking van het bestaande netwerk op het gebied van de fiets en het OV. Onder meer door het uitvoering geven aan programmamanagement binnen het programma metropolitane fietsroutes en het laten vaststellen van de samenwerkingsovereenkomst voor de route Westland-Rotterdam.

### *Gezamenlijke bereikbaarheidsaanpak*

Ten slotte maakten we in 2021 concrete afspraken met provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf, ProRail, gemeenten Den Haag en Rotterdam en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid over de oprichting van de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland bereikbaar.

Kortom, ondanks de uitbraak van COVID-19 is er hard gewerkt aan de doelstellingen uit de begroting 2021. Het resultaat: op diverse onderdelen is de bereikbaarheid van onze regio weer een stuk verbeterd.

Doelstellingen begroting 2021	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p data-bbox="203 188 875 220"><b>Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen</b></p> <p data-bbox="203 225 1249 280">Inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit.</p> <p data-bbox="203 316 461 347"><i>Agglomeratiekracht</i></p> <p data-bbox="203 352 1290 533">De versterking van de agglomeratiekracht blijft de centrale opgave. De metropoolregio moet meer als één stedelijke regio gaan functioneren en de toplocaties en banen moeten beter bereikbaar worden. De opgave van verstedelijking (240.000 extra woningen voor 2040), binnenstedelijk langs de centrale as met de Verstedelijkingsalliantie, in de suburbane gebieden met de Alliantie Middengebied én in de meer landelijke gebieden hangt samen met een schaa sprong in het OV vanaf 2025.</p> <p data-bbox="203 568 443 600"><i>Groeistrategie OV</i></p> <p data-bbox="203 604 1285 815">Door een sterke groei van het gebruik van het Metropolitane OV, sinds 2013 met gemiddeld 3% per jaar en op sommige plekken zelfs met 10% per jaar, ontstaan er meer en eerder dan verwacht capaciteitsknelpunten. Tegelijk is een meerjarige groei van het OV van 3% nodig om alle inwoners in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien, want de mobiliteitsgroei over de weg is beperkt mogelijk. Dit noopt tot een nieuwe groeistrategie voor het Metropolitane OV, die doorwerkt in maatregelen zowel op de korte, middellange als de lange termijn. Ook de koppeling van OV met fiets is daarbij een cruciale opgave.</p> <p data-bbox="203 850 405 882"><i>Ketenmobiliteit</i></p> <p data-bbox="203 887 1285 970">Ketenmobiliteit betekent dat reizigers tijdens een reis makkelijk de fiets, auto en OV kunnen combineren. De gehele metropoolregio kent 56 knooppunten die cruciaal zijn in de reis van elke inwoner. In 2025 is de ambitie om op 90% van de knopen een 7,5 te scoren.</p> <p data-bbox="203 1005 539 1037"><i>Hoogwaardige fietsroutes</i></p> <p data-bbox="203 1042 1256 1129">Om woongebieden te verbinden met de locaties in de regio waar veel mensen werken en bedrijven gevestigd zijn is de ambitie om 90 km (van totaal 250 km) aan verbeterde, vernieuwde hoogwaardige fietsroutes aan te leggen in de periode 2019-2023</p>	<p data-bbox="1317 225 2145 560">De MRDH zette zich in om voor alle vormen van mobiliteit een verbetering tot stand te brengen. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met onze partners op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. De MRDH stimuleerde besluitvorming over diverse onderdelen uit het gebiedsprogramma MoVe, met als grote projecten de ontwikkeling van het CID/Binckhorst, de Oeververbindingen Rotterdam en de Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking. Maar juist ook de regionale HOV-verbindingen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de regio. Daarnaast is er actief gewerkt aan de verbetering en versterking van het bestaande netwerk op het gebied van fiets en OV.</p> <p data-bbox="1317 600 2145 871">In 2021 is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op alle OV-ontwikkeldossiers. Hoe verhouden de toekomstplannen zich tot de actualiteit en de onzekere effecten als gevolg van de pandemie. De conclusies en aanbevelingen leidden of gaan leiden tot aanpassingen binnen de diverse studies en projecten. Maar daarbij blijft de hoofdconstatering van de MRDH dat de langetermijntrends voor verstedelijking, duurzaamheid en mobiliteitstransitie intact zijn en naar alle verwachting verdere groei op het OV op de lange termijn veroorzaken.</p> <p data-bbox="1317 911 2145 1102">De subsidieregels voor projecten ketenmobiliteit zijn in 2021 uitgewerkt. Daarmee kunnen gemeenten en station beheerders voor de reizigers kwaliteitsverbetering realiseren. Voor vier knooppunten zijn startdocumenten vastgesteld. Voor twee is een planuitwerking gestart. Op diverse andere knooppunten zijn startdocumenten in voorbereiding.</p> <p data-bbox="1317 1142 2145 1350">Er is een samenwerkingsovereenkomst vastgesteld voor de Metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam. Voor de overige routes in het programma zorgden complexe schakels (kunstwerken) op de routes voor vertraging en extra uitdagingen in 2021. Er is een besluit genomen over maatwerkafspraken voor complexe schakels. Dit geeft gemeenten meer tijd voor realisatie tegen 70% subsidie en kunnen zij versnelling geven aan de overige tracédelen.</p>

Doelstellingen begroting 2021	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p data-bbox="203 185 730 218"><b>Verbetering kwaliteit en efficiency OV</b></p> <p data-bbox="203 218 1283 403">Het is essentieel om te investeren in verbetering van de efficiency en het rendement van het openbaar vervoer. Ook hier is kortere reistijd een toverwoord. Tegen lagere kosten een aantrekkelijker product bieden dat meer reizigers trekt en bijdraagt aan agglomeratiekracht. Lagere kosten voor de exploitatie maakt het mogelijk om meer te investeren in kwaliteit en capaciteit. Tegelijk is er meer maatwerk nodig, waar de vraag te gering is voor traditioneel OV.</p> <p data-bbox="203 435 1055 469"><i>Contractbeheer OV concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid)</i></p> <p data-bbox="203 469 1276 620">Als concessieverlener van het openbaar vervoer sturen we de vervoerder aan (op afstand) op het realiseren van openbaar vervoer op het gewenste en vooraf overeengekomen kwaliteitsniveau. We maken daarbij onderscheid in drie verschillende contracten, allen met een vooraf overeengekomen wijze (en grootte) van financiering, risicoverdeling en 'prestatie-indicatoren' en daarbij behorende normen.</p> <p data-bbox="203 652 1263 713">De contracten met de vervoerders zijn langlopende contracten, variërend met een looptijd tussen de 10 en 15 jaar en betreffen zowel het bus- als railvervoer en de parkshuttle.</p> <p data-bbox="203 745 860 778">Met het uitvoeren van het concessiebeheer beogen we:</p> <ul data-bbox="253 778 1236 1086" style="list-style-type: none"> <li>• hoogwaardig en efficiënt openbaar vervoer (rail en bus) in de metropoolregio Rotterdam Den Haag, 365 dagen per jaar;</li> <li>• tevreden reizigers met een klantenwaardering van gemiddeld 7,8;</li> <li>• beperkte rituitval (&lt; 1%);</li> <li>• infrastructuur dat zo min mogelijk verstoringen ondervindt, dit tegen geoptimaliseerde uitgaven voor onderhoud;</li> <li>• groei van het aantal OV-reizigers met gemiddeld 3% per jaar groeit, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft en wat een hogere bezettingsgraad tot gevolg heeft.</li> </ul> <p data-bbox="203 1118 1037 1152"><i>Programma SMARD (Slimme MobiliteitsAanpak Rotterdam Den Haag)</i></p> <p data-bbox="203 1152 1290 1303">Met slimme maatregelen worden huidige knelpunten (tijdens de spits) in het OV opgelost en wordt bijgedragen aan het voorkomen van dreigende nieuwe knelpunten. Dit uit zich in een set aan maatregelen die met beperkte investeringen kunnen worden ingevoerd en een snel (meetbaar) effect hebben. Het kan daarbij gaan om zowel maatregelen aan de aanbod- als aan de vraagkant, in het bijzonder op het stimuleren van aanpassing van reisgedrag.</p>	<p data-bbox="1310 218 2150 467">Het transitieprogramma OV draagt er aan bij dat het OV op de langere termijn efficiënter en van betere kwaliteit zal zijn. Met verschillende maatregelen voerden de vervoerders bezuinigingen in de bedrijfsvoering door. Daarnaast werken zij aan een toekomst vaste arbeidsmarkt. Met de stimuleringsmaatregelen OV werken zij bovendien versneld aan een kwalitatief beter en aantrekkelijker OV, onder meer door het 'Nieuwe Betalen' met telefoon en bankpas, en ook met versnellingsmaatregelen.</p> <p data-bbox="1310 499 2136 684">Binnen het Haagse en Rotterdamse OV-programma lopen projecten die tot versnelling van tram- en buslijnen kunnen leiden. De projecten zitten eind 2021 in de uitwerkingsfase. Resultaten worden in 2022 en verder verwacht. Er is samen met vervoerders een programma vastgesteld met projecten die bijdragen aan het versnellen van het OV.</p>

Doelstellingen begroting 2021	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p><i>Programma versnelling OV</i></p> <p>Openbaar vervoer dat reizigers snel van knooppunt naar knooppunt verplaatst is aantrekkelijk. Dit leidt dan ook tot reizigersgroei, meer opbrengsten en afname in exploitatiekosten. Bovenal is het belangrijk bij te dragen aan de agglomeratiekracht van de regio. We zorgen er samen met de gemeenten dan ook voor dat meerdere tram- en buslijnen in de regio's Rotterdam en Haaglanden sneller van A naar B komen door aanpassingen van voorrangssituaties bij kruisingen, aanleg vrij liggende infrastructuur en aanpassing lijnvoering.</p>	
<p><b>Betrouwbaar op weg</b></p> <p>Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio een must. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, waarbij we in 2025 een betrouwbaarheid van reistijd van 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet willen bereiken.</p> <p>Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk, niet op de laatste plaats om de klimaatdoelen te realiseren (CO2 -reductie), maar ook om de leef kwaliteit te verbeteren en de stedelijke, suburbane en meer landelijke gebieden aantrekkelijk te maken als centra voor economische vernieuwing. Dat brengt onder andere de vraag met zich mee hoe om te gaan met voorspelde capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet. Meer asfalt is niet meer de vanzelfsprekende oplossing.</p>	<p>In nauwe samenwerking met de regionale partners werkten we aan diverse studies die gericht zijn op het oplossen van knelpunten in het wegennet (onder meer Greenport 3.0 Westland en Voorne Putten). Daarnaast werkt de MRDH samen met diverse landelijke en regionale partners op het gebied van kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming rond onderwerpen als verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data. Verder werd in 2021 toegewerkt naar de oprichting van de nieuwe uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland bereikbaar.</p> <p>In 2021 startte de ontwikkeling van een Adaptieve Ontwikkelstrategie wegen- en fietsnetwerk. De verwachting is om deze strategie in 2022 vast te stellen.</p> <p>Onder de noemer Ways2go voerde we in 2021 een campagne die gericht is op mobiliteitsmanagement en die gekoppeld is aan het oplossen van knelpunten in het wegennet. Voorbeelden hiervan zijn onder andere campagnes als Slimmer reizen over de Algarabrug, Slimmer reizen A20, OV-probeerpas A15 en diverse probeeracties rondom de A12 / Utrechtsebaan.</p>
<p><b>Versnellen van innovatie in mobiliteit</b></p> <p>Nieuwe technologie kan toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer maken.</p>	<p>Op allerlei manieren werkten we in 2021 samen met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen om tot innovaties in mobiliteit te komen. Mede door de inzet van de MRDH zijn stappen gezet op het gebied van het inwinnen en digitaliseren van data. De MRDH zette zich daarnaast in voor het bundelen van initiatieven op het gebied van kennisdeling. Verder nam de MRDH deel aan een pilot van een platform met multimodale reisinformatie en boekingsfunctie (Mobility as a Service (MaaS)).</p>



Doelstellingen begroting 2021	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
	<p>Het Programma voor automatisch vervoer is er op gericht om samen met het bedrijfsleven de economische kansen te verkennen, alsmede de kansen voor verbetering van de bereikbaarheid.</p>
<p><b>Vergroten verkeersveiligheid</b></p> <p>De 23 gemeenten van de Metropoolregio streven naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. Naast de lopende educatieprojecten is inzet op verbetering van de handhaving en een nieuw investeringsprogramma noodzakelijk. Tevens wordt er landelijk een ontwikkeling gemaakt in het denken rondom verkeersveiligheid: van reactief naar (ook) risico gestuurd. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) speelt hierin een grote rol en is een belangrijke leidraad voor de verkeersveiligheidsinspanningen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.</p>	<p>De in 2021 vastgestelde Regionale uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 biedt een pakket aan maatregelen om vanuit de risico-gestuurde aanpak de verkeersveiligheid te verbeteren.</p>
<p><b>Minder CO2-uitstoot bij verkeer</b></p> <p>Het terugbrengen van de CO2 -uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO2 - uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten.</p>	<p>De MRDH biedt de gemeenten een netwerk, kennis en ondersteuning met het Programma duurzame mobiliteit (=Regionaal Mobiliteitsprogramma). Op 9 juni 2021 actualiseerde de bestuurscommissie Vervoersautoriteit het Programma met een tweede fase en lanceerde het digitale platform <a href="http://www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit">www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit</a> voor kennis en ondersteuning. Het Programma bevat een regionaal pakket met maatregelen die de gemeenten en de MRDH nemen voor duurzame mobiliteit en de reductie van de CO2-uitstoot bij verkeer.</p> <p>De MRDH won begin november 2021 de CROW duurzame mobiliteitsprijs op basis van de beste duurzaamheidsscore, onder meer vanwege de minste autoverplaatsingen, de meeste deelauto's, de tweede plek wat aantal laadpalen betreft, de milieuprestaties van de bussen en als het eerste regio hebben van een Regionaal mobiliteitsprogramma.</p>
<p><b>Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties</b></p> <p>We willen bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon-en werklocaties nabij het OV. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling en werklocaties.</p>	<p>De MRDH biedt ondersteuning bij het zorgen voor een goede ontsluiting van woningen en werklocaties, zowel bij de locaties van de Verstedelijkingsalliantie als die van de Alliantie Middengebied en nieuwe samenwerkingsverbanden.</p>

## 2.1.2 Wat is er voor gedaan?

### Acties

De voortgang van de in de Begroting 2021 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2021	Status	Toelichting
<b>Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen</b>		
Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van het verbeteren van de kwaliteit van OV-knooppunten (OV, fiets en ketenmobiliteit).		De subsidieregels voor projecten ketenmobiliteit zijn uitgewerkt. Op basis hiervan kunnen gemeenten en stationsbeheerders aan de slag met verbeteringen voor de reizigers. Voor vier knooppunten zijn startdocumenten vastgesteld, waarvan voor twee knooppunten de planuitwerking inmiddels is gestart. Op diverse andere knooppunten zijn startdocumenten in voorbereiding.
Studies doen voor uitbreiding R-Net, onder meer op de corridor Ridderkerk-Rotterdam.		Op 15 december 2021 is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een projectbesluit genomen voor HOV Ridderkerk. De gemeente Ridderkerk zal de komende jaren de infra-maatregelen realiseren.
Verkenning uitvoeren naar een regionale (OV-)bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID Den Haag).		De studie duurt vanwege een participatietraject, en het mede daardoor wijzigen van de onderzoekscope, langer dan initieel voorzien. Het BO MIRT in het najaar van 2022 geldt nu als besluitmoment.
Verkenning uitvoeren naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief A16, Algeracorridor Krimpen aan den IJssel - Capelle aan den IJssel.		De MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam loopt volgens planning. De verwachting is dit najaar in het BO MIRT afspraken te maken over de voorkeursbeslissing.
Continueren van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam.		De studie is in concept gereed. In 2022 wordt de vervolgstap bepaald. Deze hangt samen met de voortgang van de verstedelijkingslocaties langs deze corridor, met name Bleizo-west.
Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de lijn Leiden - Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).		De Programmaraad MoVe nam het startbesluit van de verkenning. De werkelijke start van de verkenning wacht op toekenning van middelen uit het Nationaal Groeifonds, verwacht in Q1 2022.
Planstudie uitvoeren ten behoeve van het vervangen van de laatste oude trams in Den Haag en omstreken door trams aan te schaffen met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.		De uitwerkingsfase is bereikt na het genomen investeringsbesluit. Het programma heet Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR).
Opleveren van een verkenning en het starten van een planstudie voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor in Den Haag.		De Leyenburgcorridor is onder de naam 'Gekoppeld rijden Randstadrail' opgenomen in de propositie Nationaal Groeifonds, en kan in 2022 de uitwerkingsfase in. De verkenningen rondom de Koningscorridor zijn begin 2022 gereed voor nadere besluitvorming.
Opleveren van de verkenning en het starten van een planstudie voor het vergroten van de capaciteit van het metronet in de regio Rotterdam, alsmede een plan voor ander tramnet.		Onder de naam 'Metronet' is dit dossier opgenomen in de propositie Nationaal Groeifonds, en kan in 2022 de uitwerkingsfase in.

Acties in 2021	Status	Toelichting
<p>Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van de realisatie van de metropolitane fietsroutes, waaronder het verkennen van een tweede tranche metropolitane fietsroutes.</p>		<p>In 2021 is uitvoering gegeven aan programmamanagement. Complexe schakels (kunstwerken) op de routes hebben gezorgd voor extra uitdagingen en daarmee uitwerkingstijd in 2021. Om deze reden zijn in 2021 geen nieuwe samenwerkingsovereenkomsten getekend. In de BCVa op 20 okt. 2021 is het besluit genomen over te gaan tot maatwerkafspraken voor complexe schakels. Dit geeft gemeenten meer tijd voor realisatie tegen 70% subsidie en kan versnelling worden gegeven aan de overige tracédelen.</p>
<p>Bijdragen aan opstellen van het programma Korte Termijn Aanpak in kader van het MIRT-gebiedsprogramma MoVe.</p>		<p>Besluitvorming over een tweede tranche is uitgesteld tot 2022. Uitvoering van de eerste tranche loopt grotendeels.</p>
<p>Voortgang bewaken van de uitvoering van het implementatieplan van de gegunde vervoerder(s) voor het Personenvervoer over Water.</p>		<p>De implementatie van Personenvervoer over Water in het stedelijk gebied en het alternatieve vervoer over land naar de Maasvlakte is goed verlopen. Per 1 januari 2022 zijn volgens afspraak de aangeboden nieuwe vaardiensten in het stedelijk gebied van Rotterdam gestart en rijdt er busvervoer over land naar de Maasvlakte.</p>
<p><b>Verbetering kwaliteit en efficiency OV</b></p>		
<p>Samen met de gemeenten enkele lokale maatwerk initiatieven ('Mmmove!') op het gebied van openbaar vervoer ontwikkelen en realiseren.</p>		<p>Tien gemeenten gaven aan maatwerk te gaan organiseren. Het overgrote deel als reactie op aanpassingen van de dienstregeling als gevolg van de transitieplannen.</p> <p>De doelstelling vanuit de MRDH was steeds om, op het moment dat de dienstregeling van 9 januari 2022 van kracht wordt, ook het maatwerk te laten starten. Dit in lijn van de afspraken die in de metropoolregio zijn gemaakt.</p> <p>Gaande de trajecten constateerden we dat een aantal gemeenten er voor koos om af te wachten. Enerzijds hoopten zij dat de reizigersaantallen als gevolg van corona weer zouden aantrekken en dat er dus geen ingreep nodig zou zijn, anderzijds wilden zij afwachten of de noodzaak ook werkelijk aanwezig was.</p> <p>Daarbij moet worden opgemerkt dat er ook knelpunten zijn die niets met de gemeente te maken hebben. Het beschikbaar hebben van vrijwilligers/medewerkers voor projecten is een echte uitdaging. Daarnaast is de beschikbaarheid van nieuwe voertuigen, voor projecten die geen gebruik kunnen maken van elders vrij komende voertuigen, een probleem. De levertijden zijn ruim meer dan een half jaar.</p> <p>Daarnaast zijn er nog enkele gemeenten waarbij de vraag naar maatwerk los staat van de COVID-problematiek. Vaak gaat het dan om vervoer tussen</p>

Acties in 2021	Status	Toelichting
		<p>kernen en knooppunten binnen een gemeente. Bij deze gemeenten is de koppeling met dienstregelingwijziging minder. De planontwikkeling binnen deze gemeente loopt wel gestaag door.</p> <p>Het resultaat is dat in vijf gemeenten één en soms twee projecten voortvarend zijn gestart en in de andere gemeenten nog niet.</p>
<p>Het tarievenbeleid vernieuwen om reizigers gericht gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.</p>		<p>Door de coronapandemie is een nieuw tarievenkader uitgesteld tot na het Transitieprogramma OV.</p>
<p>Studie uitvoeren naar het variëren in techniekvormen binnen het OV, zoals een mogelijke introductie van Bus Rapid transit systemen in de metropoolregio (bijvoorbeeld op het tracé Rotterdam- Maastunnel, Zoetermeer-Rotterdam al dan niet vooruitlopend op een nieuwe invulling).</p>		<p>Bus Rapid Transit systeem als OV-oplossing is in diverse studies in beeld gekomen, bijvoorbeeld bij HOV Westland, Leiden-Zoetermeer. In het samenwerkingsverband DOVA en het Landelijk Toekomstbeeld OV loopt bovendien een aparte onderzoekslijn, waarin MRDH participeert.</p>
<p>Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van het InnOVatiefonds.</p>		<p>Vanuit de InnOVatieroute zijn verschillende pilots en initiatieven uitgewerkt en getest. Zo is onder andere getest welke kansrijke first-mile en last-mile voorzieningen de klantbeleving verbeteren en de OV-reis aantrekkelijker maken. Ook pilots uitgevoerd om zitplaatsbezetting in het OV realtime in kaart te brengen.</p>
<p>Samen met vervoerders innovaties starten op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.</p>		<p>Dit sluit aan bij de InnOVatieroute waarin verschillende activiteiten hebben plaatsgevonden rondom het testen van oplossingen of producten die een toegevoegde waarde kunnen leveren aan het OV in onze regio.</p>
<p>Een pakket van maatregelen uitvoeren (SMARD) op tenminste drie delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei ertoe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen, waaronder herinrichten van metrostellen en een scholen- en werkgeversaanpak, gericht op stimuleren reisgedrag buiten de spits.</p>		<p>Vanwege de coronacrisis lag de focus op de scholen- en werkgeversaanpak. Om de hyperspits in de toekomst in het OV te voorkomen en daarmee het OV betaalbaar te houden is het afgelopen jaar ingezet op het maken van afspraken over het spreiden van het reizen met OV via de scholen- en werkgeversaanpak.</p> <p>De coronacrisis bewees dat leren en werken op afstand kan. De 23 burgemeesters binnen de MRDH spraken samen af om zoveel mogelijk de gemeenteambtenaren op een duurzame manier naar het werk en buiten de spits te laten reizen. Ook gaan ze hierover met de werkgevers en onderwijsinstellingen in hun gemeenten in gesprek. Dat geldt ook voor de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden.</p> <p>Verder voert de MRDH gesprekken met de onderwijsinstellingen en vervoerders om afspraken te maken over het spreiden van les- en werktijden. Door aanscherping van de coronamaatregelen lag de aandacht van de onderwijsinstellingen elders, waardoor een groot deel van de afspraken met de onderwijsinstellingen niet in 2021 konden worden afgerond. De gesprekken gaan in 2022 verder. Met enkele onderwijsinstellingen zijn inmiddels afspraken gemaakt. Zo beginnen en</p>

Acties in 2021	Status	Toelichting
		eindigen een deel van de lessen op InHolland op een tijdstip dat reizen buiten de spits mogelijk maakt. De vervoerders zorgen daarbij voor een passend aanbod van openbaar vervoer.
<b>Betrouwbaar op weg</b>		
Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn naar aanleiding van de afgeronde gebiedsuitwerking Voorne-Putten en vervolgstudies. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV netwerk.		<p><i>KTA Voorne, Putten en Rozenburg;</i>  In 2021 is de opzet voor het vraag gestuurd OV naar de Maasvlakte aangepast. De Maasvlaktehopper rijdt (gefinancierd door het Havenbedrijf) voortaan naar meer bestemmingen en start op busstation Ruggie te Brielle in plaats van op het Transferium.</p> <p>In 2021 besloten door de betrokken partijen de volgende twee projecten af te laten vallen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Project 5 - Upgrade Transferium Maasvlakte - vervalt vanwege het stopzetten van de Fast Ferry en de gewijzigde lijnvoering van het openbaar vervoer naar de Maasvlakte (voortaan overstap op Maasvlaktehopper in Brielle).</li> <li>• Project 6 - Uitrol deel- en leenfietsen - bleek onvoldoende kansrijk als generieke maatregel. Samen met de bedrijfscontactpersonen wordt gekeken of er in het kader van Mobiliteitsmanagement kansen zijn voor (vanuit de ondernemingen) vraag gestuurde voorzieningen.</li> </ul>
Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn naar aanleiding van de afgeronde gebiedsuitwerking Greenportcorridor 3.0 Westland en vervolgstudies. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV netwerk.		De ondertekening van het No-Regret pakket is voorzien voor het komende BO MIRT. De maatregelen voor de middellange en lange termijn krijgen een vervolgonderzoek in 2022, onder meer waar het OV-maatregelen betreft. Dit vervolgonderzoek is nodig, omdat niet alle partijen het eens zijn over de uitgangspunten.
De uitwerking van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. Deze uitwerking betreft maatregelen die nodig zijn om een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, waardoor grote investeringen in het wegennet worden voorkomen, met behoud van de doelen en eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.		De ontwikkeling van een Adaptieve Ontwikkelstrategie wegen- en fietsnetwerk loopt. De verwachting is in 2022 de ontwikkelstrategie wegen- en fietsnetwerk vast te stellen.
We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.		Er vonden diverse regionale overleggen over deze onderwerpen plaats, via Bereik!, de Verkeersonderneming, Bereikbaar Haaglanden en Rijnland, ROV en de eigen regionale bijeenkomsten.

Acties in 2021	Status	Toelichting
Het innovatieve verkeersmanagement via BEREIK! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.		De activiteiten van Bereik! voor 2021 zijn op twee onderwerpen - Moving Traffic en multidoel tactisch kader - afgerond. De lopende zaken zijn overgenomen in Zuid-Holland bereikbaar (ZHB).
Met betrokken wegbeheerders, vervoerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid uitvoering geven aan bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.		In 2021 is gewerkt aan de start voor Zuid-Holland Bereikbaar die dit op gaat pakken.
<b>Versnellen van innovatie in mobiliteit</b>		
Bevorderen van nieuwe informatietechnieken en data voor het benutten van bestaande infrastructuur (platooning, intelligente verkeerslichten, gerichte reisinformatie).		Er zijn initiatieven voor meer datagericht werken, maar die komen door tekort aan menskracht en middelen bij gemeenten niet van de grond. In de digitaliseringsopgave gaan we gemeenten ondersteunen door standaard producten aan te bieden. In 2021 is veel inzet gepleegd op het vormen van een team en lobby op het landelijk duidelijk krijgen van data items
Inzet van slimmere verkeerslichtensystemen auto's, fiets, OV en vracht, met bijbehorende gezamenlijke prioritering.		CTC / vrachtprioriteit is over naar de beheerfase. De uitrol van toepassingen toont dat implementatie veel werk van de wegbeheerders vergt. Talking Traffic is afgerond waar het de ombouw naar iVRI's betreft. Het werkelijk ingeregelen van de iVRI voor verschillende doelgroepen moet nog gebeuren. Gestart is met de verkenning voor OV-prioriteit. Het Tactisch team is opgezet om knelpunten te adresseren. Het Rijk werkt aan de invoering van een ketenbeheerorganisatie. In Q1 2022 volgt een voorstel voor verlenging van het project.
Data inwinning (parkeren, snelheden, reisinfo) op orde krijgen en houden (digitaliseringsopgave).		Samen met I&W en PZH is het regionaal datateam van start gegaan. Het voerde met gemeenten de eerste gesprekken en er is een landelijke uniformering gestart. De NDW-data over reistijden en intensiteiten voor auto en fiets zijn op orde. <a href="http://www.ndw.nu">www.ndw.nu</a>
Slim en beter benutten van de bestaande infrastructuur door het stimuleren van bewustwording en blijvende gedragsverandering.		In 2021 is breed ingezet op de werkgevers- en de scholenaanpak. Daarbij is ook gebruik gemaakt van de campagne Ways2Go. Er is gewerkt aan de start van de nieuwe uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die dit vanaf 2022 gaat oppakken.
Monitoring van UAB projecten en bijbehorende toepisen.		In 2021 evalueerden we de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB). We brachten in beeld in hoeverre het beleid, de toepisen en de projecten zijn gerealiseerd. Drie van de zes toepisen worden gehaald, twee gedeeltelijk en één toepis wordt niet gehaald. Het merendeel van de opgaven en projecten is uitgevoerd.
Wegnemen van belemmeringen en bundeling initiatieven op kennis delen en schaalvoordelen behalen waaronder Krachtenbundeling Smart Mobility.		Er vindt drie keer per jaar een landsdeeloverleg plaats. Er zijn regionale kennissessies over iVRI's en AVLM georganiseerd.

Acties in 2021	Status	Toelichting
Financiering en/of organisatorische ondersteuning van innovatietrajecten mobiliteit, zoals automatisch rijden en varen (RADD/RAS), innovatieprogramma's bij OV-bedrijven.		Er is een financiële bijdrage geleverd aan Summalab en krachtenbundeling smart mobility.
Het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) evalueren met advies over vervolgaanpak.		We stelden een uitvraag op voor de evaluatie van het programma AVLM. Het advies over de vervolgaanpak is vertraagd naar 2022.
Evaluatie "Mobility as a Service" (MaaS) Rotterdam The Hague Airport (RTHA).		Als gevolg van corona en daardoor beperkt vliegverkeer is de evaluatie vertraagd. De pilot is verlengd tot juni 2022. In de komende periode worden meerdere functionaliteiten aan de app toegevoegd. Hierdoor wordt het steeds meer een volwaardige MaaS-app waarin plannen, boeken en betalen mogelijk is. Met invoering van het nieuwe betalen (via telefoon, betaal- of creditcard) in het OV zal naar verwachting het openbaar vervoer ook beter en onder gelijkwaardige tarifiering worden geïntegreerd.
<b>Vergroten verkeersveiligheid</b>		
Programmamanagement regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.		Samen met de gemeenten geven we uitvoering aan het uitrollen van het Regionale UAV 2025. Gemeenten maken daarbij gebruik van de (MRDH) subsidiemogelijkheden en de investeringsimpuls vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.		De gemeenten kunnen gebruikmaken van een dashboard met risico-indicatoren die gekoppeld zijn aan de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025. Het ondersteunt de gemeente bij de ontwikkeling van beleid en de uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid.
Coördinatie van de uitvoering van verkeerseducatie in de regio. Nieuwe afspraken maken over het takenpakket ROV Zuid-Holland.		In 2021 is de nieuwe bestuursovereenkomst samen met provincie Zuid-Holland van start gegaan. Hierin wordt uitgegaan van een gelijkwaardige regiefunctie en een financiële bijdrage tussen de MRDH en PZH op het ROV-ZH.
Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.		Samen met de provincie Zuid-Holland is een onderzoek uitgevoerd naar de governance en werkwijze van verkeershandhaving in de regio. Het resulteerde in een handreiking voor gemeenten om verkeershandhaving een integraal onderdeel te laten zijn van het verkeersveiligheidsbeleid.
Bijdragen aan de uitvoering van de ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" waaronder het voortzetten van de MRDH-brede aanpak voor verkeerseducatie.		Als uitwerking van de Regionale UAV 2025 is het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid RPGvv opgesteld (besluitvorming november 2021). Vanuit dit programma wordt geïntensiveerd op bestaande verkeerseducatieprojecten en ingezet op (de ontwikkeling van) een programma voor jongeren en gedragscampagnes.

Acties in 2021	Status	Toelichting
<b>Minder CO2-uitstoot bij verkeer</b>		
Programmamanagement ten behoeve van het uitvoeren van het Regionaal programma duurzame mobiliteit.		De MRDH biedt de gemeenten een netwerk, kennis en ondersteuning met het Programma duurzame mobiliteit. De MRDH organiseert afstemming, overleg en kennisuitwisseling tussen de gemeenten via het ambtelijk overleg duurzame mobiliteit, inhoudelijke werkgroepen en vergaderingen van het bestuurlijk kernteam. In 2021 startte de Denktank duurzame mobiliteit (bestaande uit Daan Zandbelt, Derk Loorbach en Wieger Savenije) om bestuurders en ambtenaren te adviseren en te inspireren over hoe duurzame mobiliteit concreet te maken.
We faciliteren de transitie naar zero emissie busvervoer, zodat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn.		De instroom van de tweede tranche van 42 elektrische bussen bij de RET is vertraagd met ca zes maanden, vooral vanwege COVID-19 gerelateerde onderwerpen, zoals vertraging bij leveranciers en vaststellen aantal bussen vanwege kort en middellange termijneffecten op reizigersontwikkeling. Deze bussen stromen nu naar verwachting uiterlijk juli 2022 in. HTM werkt op dit moment aan de voorbereiding van de aanbesteding van elektrificering van haar busvloot. De start van de aanbesteding staat gepland voor Q1 2022. Voor 2030 zijn alle bussen in de busconcessies van MRDH 100% emissievrij.
Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit.		De MRDH biedt de gemeenten een netwerk, kennis en ondersteuning met het Programma duurzame mobiliteit. Op 9 juni 2021 actualiseerde de bestuurscommissie Vervoersautoriteit het Programma met een tweede fase en lanceerde het digitale platform <a href="http://www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit">www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit</a> voor kennis en ondersteuning. Het Programma bevat een regionaal pakket met maatregelen die de gemeenten en de MRDH nemen voor duurzame mobiliteit en de reductie van de CO2-uitstoot bij verkeer.
<b>Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties</b>		
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie en voor OV-locaties langs de Hoekse Lijn en in het Middengebied, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.		Inzet MRDH is naast de Verstedelijkingsalliantie (zelfstandige organisatie die goed functioneert) gericht op de Hoekse Lijn-samenwerking. Aan de hand van de gezamenlijk opgestelde ontwikkelvisie – ‘van strand naar stad’ - werken de zes partners verder aan de regionale samenhang bij de ontwikkeling van de afzonderlijke stationsgebieden. De MRDH is nauw betrokken bij Verstedelijkingsalliantie, de Hoekse Lijn Partners en Bleizo-West in het Middengebied.
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de hiervoor genoemde locaties.		De meerwaarde van de MRDH wordt vaker duidelijk bij opgaven zoals De Stationstuinen (Barendrecht), de Poort naar de Hollandse duinen (Wassenaar) en de bekostiging van groen-blauwe opgaven (onderzoek in samenwerking met Midden-Delfland).



Acties in 2021	Status	Toelichting
Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.		Vanuit deelmobiliteit zijn verschillende kennissessies over dit onderwerp georganiseerd.

### 2.1.3 Wat heeft het gekost?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2021	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021	Primaire begroting 2021	Realisatie 2020
<b>Lasten:</b>					
<i>Beleid en programmering</i>					
Verkeer	3.642.538	-1.334.962	4.977.500	4.850.000	4.201.534
Openbaar vervoer	1.866.958	-2.983.042	4.850.000	4.850.000	3.917.492
Subsidie CROW-KpVV	877.209	-22.791	900.000	900.000	900.000
<b>Subtotaal Beleid en programmering</b>	<b>6.386.706</b>	<b>-4.340.794</b>	<b>10.727.500</b>	<b>10.600.000</b>	<b>9.019.026</b>
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>					
Concessies	511.883.388	-18.606.971	530.490.359	194.613.534	315.701.699
Beheer en onderhoud infra	6.106.753	-950.531	7.057.283	197.591.984	197.923.250
<b>Subtotaal Exploitatie OV</b>	<b>517.990.140</b>	<b>-19.557.502</b>	<b>537.547.642</b>	<b>392.205.519</b>	<b>513.624.949</b>
<i>Apparaatslasten</i>					
Directe kosten personeel	2.171.885	-891.564	3.063.449	3.043.154	2.612.597
<b>Subtotaal Apparaatslasten</b>	<b>2.171.885</b>	<b>-891.564</b>	<b>3.063.449</b>	<b>3.043.154</b>	<b>2.612.597</b>
<i>Financiering</i>					
Rente	11.578.939	-8.026	11.586.965	11.629.000	13.123.831
<b>Subtotaal Financiering</b>	<b>11.578.939</b>	<b>-8.026</b>	<b>11.586.965</b>	<b>11.629.000</b>	<b>13.123.831</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>538.127.670</b>	<b>-24.797.886</b>	<b>562.925.556</b>	<b>417.477.673</b>	<b>538.380.403</b>
<b>Baten:</b>					
Onttrekking fonds BDU	387.046.505	-23.700.503	410.747.008	394.158.246	400.258.263
Onttrekking mobiliteitsfonds	0	0	0	0	193.412
Risico-opslag	7.557.595	223.356	7.334.239	6.802.291	7.764.408
Rente	11.582.774	-13.699	11.596.473	11.629.000	13.123.000
Overige inkomsten	133.067.519	-1.307.040	134.374.559	6.210.179	124.805.729
<b>Totaal baten</b>	<b>539.254.393</b>	<b>-24.797.886</b>	<b>564.052.279</b>	<b>418.799.716</b>	<b>546.144.811</b>
<b>Gerealiseerd saldo van baten en lasten</b>	<b>1.126.723</b>	<b>0</b>	<b>1.126.723</b>	<b>1.322.043</b>	<b>7.764.408</b>
Toevoeging risicoreserve financiering	1.126.723	0	1.126.723	1.322.043	7.569.089
<b>Gerealiseerd resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>195.319</b>

## Lasten

### *Lasten Beleid en programmering Verkeer (verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 1,3 miljoen voordelig)*

Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 1,3 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan het niet volledig invullen van het beschikbare budget met opdrachten (€ 0,5 miljoen), het doorschuiven van lopende opdrachten die in 2022 worden afgerond (€ 0,2 miljoen) en opdrachten die lager zijn afgesloten dan begroot in 2021 (€ 0,2 miljoen). Daarnaast was er een positief saldo op de afrekening van de bijdrage van de MRDH aan het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) voor de jaren 2018-2020 € 0,4 miljoen).

### *Lasten beleid en programmering Openbaar vervoer (verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 3,0 miljoen voordelig)*

Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 3,0 miljoen is onder meer toe te schrijven aan het terugboeken van € 1 miljoen voor het te houden onderzoek bij de RET ten aanzien van Assets voor de toekomst. Deze post zal in 2022 opnieuw door RET aangevraagd worden. Het onderzoek naar de renovatie van het metrostation Spijkenisse is naar 2022 doorgeschoven voor € 0,4 miljoen. Er zijn voor € 1,6 miljoen minder onderzoeken opgestart dan in de begroting was aangenomen in verband met de COVID-19 gevolgen.

### *Lasten subtotaal exploitatie concessies (verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 18,6 miljoen voordelig)*

De MRDH is concessieverlener voor negen concessies. In de onderstaande tabel zijn deze aangegeven met daarbij de subsidiebijdrage van de MRDH. Zoals eerder aangegeven, heeft de MRDH voor alle concessies de volledige gereserveerde subsidie over 2021 beschikt aan de concessiehouders. Ondanks het feit dat niet de volledige dienstregeling gedurende het hele jaar is gereden.

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

Omschrijving concessies	Realisatie 2021	Begroting 2021	Verschil	Veroorzaakt door	
				SPUK 2020	Restant verschil
OV Railconcessie Rotterdam	262.814.172	261.366.141	1.448.031	456.500	991.531
OV Railconcessie Haaglanden	139.819.450	147.616.174	-7.796.724	-1.347.100	-6.449.624
OV Busconcessie Rotterdam eo	41.856.812	45.552.275	-3.695.463	432.400	-4.127.863
OV Busconcessie Haaglanden stad	23.371.547	26.843.582	-3.472.035	351.400	-3.823.435
OV Busconcessie Haaglanden streek	26.750.897	27.954.548	-1.203.651	-801.400	-402.251
OV Busconcessie Voorne Putten en Rozenburg	11.129.597	11.991.258	-861.661	-545.550	-316.111
OV concessie OV over water Heijplaat	1.216.937	1.216.937	-	-	-
Concessie Fast Ferry	1.079.692	1.134.692	-55.000	-	-55.000
Parkshuttle	677.200	658.751	18.449	36.000	-17.551
<b>Subtotaal concessies</b>	<b>508.716.304</b>	<b>524.334.358</b>	<b>-15.618.054</b>	<b>-1.417.750</b>	<b>-14.200.304</b>
<i>Overige kosten:</i>					
Regiotaxi en maatwerkvervoer	2.790.786	4.112.000	-1.321.214	-	-1.321.214
Overige kosten	376.298	2.044.001	-1.667.703	-	-1.667.703
<b>Totaal Exploitatie</b>	<b>511.883.388</b>	<b>530.490.359</b>	<b>-18.606.971</b>	<b>-1.417.750</b>	<b>-17.189.221</b>

In het algemeen geldt dat bij de vaststellingen van de subsidies van de OV concessies een inhaalslag is gemaakt mede veroorzaakt door de Beschikbaarheidsvergoedingen van de SPUK subsidie. Na het opmaken van de tweede bestuursrapportage zijn de meeste verantwoordingen ontvangen. Deze hebben in alle gevallen geleid tot verschillen tussen de verleende subsidie en de vaststelling van de subsidie. De meeste verschillen uit de bovenstaande tabel worden hierdoor verklaard.

#### *Afrekening SPUK 2020*

De concessiehouders hebben in 2021 verantwoording afgelegd over de SPUK vergoeding van 2020. Hieruit volgt een nog te ontvangen post van € 1,4 miljoen van het Rijk die over de concessiehouders verdeeld moet worden zoals in de tabel is aangegeven.

#### *OV Railconcessie Rotterdam*

Het verschil van € 1 mln. hogere kosten wordt verklaard doordat de afrekeningen over 2018 tot en met 2021 ongeveer € 1 miljoen hoger uitvallen dan bij de tweede Bestuursrapportage is ingeschat. Dit betreft een combinatie van hogere lasten voor vervangingsonderhoud infra en kapitaallasten materieel en lagere kosten voor groot onderhoud voertuigen.

#### *OV Railconcessie Haaglanden*

Het positieve verschil van € 6,4 miljoen wordt verklaard doordat de afrekeningen over 2019 tot en met 2021 lager uitvallen dan bij de tweede Bestuursrapportage is ingeschat. Dit budget valt niet vrij maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor deze concessie. Dit betreft een combinatie van lager dagelijks onderhoud railvoertuigen, lagere kosten sociale veiligheid, lagere kosten beheer en onderhoud infra en hogere kosten vervangingsonderhoud infra.

#### *OV Busconcessie Rotterdam eo*

Het positieve verschil van € 4,1 miljoen wordt enerzijds veroorzaakt doordat de ophoging van het budget met € 1,5 miljoen voor een resultaat neutraal niveau niet nodig blijkt te zijn en anderzijds doordat de afrekeningen over 2019 tot en met 2020 met een bedrag van € 2,7 mln. lager uitvallen dan bij de tweede bestuursrapportage is ingeschat. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de reizigersopbrengsten over 2019 hoger uitvielen dan waarbij in de bieding rekening mee was gehouden. Dit budget valt niet vrij maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor de transitieopgaaf.

#### *OV Busconcessie Haaglanden stad*

Het positieve verschil van € 3,8 miljoen wordt enerzijds veroorzaakt doordat de ophoging van het budget met € 3,6 miljoen voor een resultaat neutraal niveau niet nodig blijkt te zijn en anderzijds zijn de afrekening over voorgaande jaren € 0,2 miljoen lager dan ingeschat bij de tweede bestuursrapportage. Dit budget valt niet vrij maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor de transitieopgaaf.

#### *OV Busconcessie Haaglanden Streek*

Het positieve verschil van € 0,4 miljoen wordt veroorzaakt doordat afrekeningen over voorgaande jaren lager uitvallen dan ingeschat bij de tweede bestuursrapportage. Het rentepercentage is lager vastgesteld dan de rente in de bieding. Dit budget valt niet vrij maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor de transitieopgaaf.

### *OV Busconcessie Voorne Putten en Rozenburg*

Het positieve verschil van € 0,3 miljoen wordt veroorzaakt doordat afrekeningen over voorgaande jaren lager uitvallen dan ingeschat bij de tweede bestuursrapportage. Dit verschil wordt grotendeels veroorzaakt doordat het rentepercentage lager is vastgesteld dan de rente in de bieding. Dit budget valt niet vrij maar blijft gereserveerd in de meerjarenbegroting voor de transitieopgave.

### *Regiotaxi en maatwerkvervoer*

Voor maatwerkvervoer was een bedrag van € 1,4 miljoen gereserveerd. Er is voor een bedrag van nog geen € 0,2 miljoen aan subsidies verleend. De gemeenten zijn hard aan het werk om het maatwerkvervoer in te regelen maar dit is niet allemaal in 2021 gerealiseerd. De resterende gelden blijven gereserveerd in de meerjarenbegroting voor het maatwerkvervoer.

### *Overige kosten*

Onder de overige kosten is de post onvoorzien begroot. Deze post is voor € 1 miljoen niet aangewend. Daarnaast is een bedrag gereserveerd in de begroting voor tarieven en chipkaartkosten. Dit bedrag is voor € 0,5 miljoen niet aangewend in 2021. De huur van de Telexstraat die de gemeente Den Haag aan de MRDH in rekening brengt is € 0,2 miljoen lager uitgevallen dan begroot.

### *Lasten sub totaal exploitatie Beheer en Onderhoud Infra (verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 1 miljoen voordelig)*

Op deze post is een positief resultaat van € 1 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat het Abri contract tot hogere kosten heeft geleid van € 1,8 miljoen, waarvan € 1,3 miljoen ten gunste komt van het assetsbudget van HTM en € 0,5 miljoen leidt tot hogere opbrengsten. De kosten van DRIS en DRI-StaRR zijn € 0,7 miljoen lager dan begroot. De reservering voor areaaluitbreidingen is voor een bedrag van € 2,1 miljoen niet aangewend.

### *Apparaatslasten*

Aan directe salariskosten is € 0,9 miljoen minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van vacatureruimte binnen de afdeling. De vacatureruimte is onder meer ingevuld door externe inhuur.

### *Financiering*

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

### **Baten**

#### *Marktconformiteitsopslag/Risico opslag*

De marktconformiteitsopslag ad € 7,6 miljoen betreft een opslag van een aantal basispunten op het rentepercentage van de leningen die de Metropoolregio Rotterdam Den Haag verstrekt heeft aan regionale OV-bedrijven. Voor het jaar 2021 is de ontvangen marktconformiteitsopslag voor een bedrag van € 1,1 miljoen toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Hiermee is de ondergrens van € 27 miljoen voor het jaar 2021 bereikt. De overige € 6,5 miljoen is ingezet als baat binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

### *Rente*

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

### *Overige inkomsten (verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 1,3 miljoen nadelig)*

Onder deze post is de Beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk opgenomen. De afrekening over het jaar 2020 bedraagt € 1,4 miljoen nadelig. Het resterende verschil wordt verklaard door hogere opbrengsten abricontract voor € 0,3 miljoen, lagere huuropbrengsten voor € 0,2 miljoen.

### *Resultaatbestemming*

Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 1.126.723. Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen marktconformiteitsopslag wegens de aan de HTM, RET en EBS verstrekte geldleningen (zie ook de paragraaf financiering en treasury). Conform begroting wordt er € 1.126.723 toegevoegd aan de risicoreserve financieringen.

-0-0-0-

## **2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer**

### **2.2.1 Wat wilden we bereiken?**

De hoofddoelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn opgenomen in deze paragraaf. De topeisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 geoperationaliseerd. Er vond een volledige nulmeting plaats. Ook zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld. In 2021 werd de handreiking Ketenmobiliteit op OV-knooppunten en de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 vastgesteld.

### *Agglomeratiekracht versterken*

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is ook geland in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Daarbij zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de topeisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze zijn deels opgenomen in het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) dat in het BO MIRT najaar 2017 is gestart. Dit leidde tot afspraken voor twee verkenningen: Oeververbindingen regio Rotterdam en Central Innovation District (CID) Binckhorst in Den Haag. De twee gebiedsuitwerkingen - Voorne-Putten en Westland - zijn in 2021 verder uitgewerkt. Daarnaast lag het accent in 2021 op het programma Metropolitaan OV en Verstedelijking, als onderbouwing voor de propositie voor het Nationaal Groeifonds. Ook zijn de opgaven, die bijdragen aan onze topeisen, opgenomen in de update van het Uitvoeringsprogramma.

Doelstellingen begroting 2021	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<b>Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen</b>	
De inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. De MRDH investeert daarvoor in het verhogen van de snelheid en de frequentie van het openbaar vervoer, het uitbreiden van de vervoerscapaciteit, de kwaliteitsverbetering van knooppunten en het realiseren van hoogwaardige fietsinfrastructuur.	In 2021 zijn 22 subsidies verstrekt in het kader van fiets- en ketenmobiliteit voor een bedrag van € 5,9 miljoen. Vanuit het programma R-net zijn vier subsidies verstrekt voor een bedrag van € 0,3 miljoen.
<b>Betrouwbaar op weg</b>	
Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk realiseren.	In 2021 zijn acht subsidies verleend voor ombouw verkeersregelinstallaties naar intelligente Verkeersregel Installatie (iVRI) voor een bedrag van € 0,3 miljoen.
<b>Versnellen van innovatie in mobiliteit</b>	
Nieuwe technologie kan toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer maken.	In 2021 zijn twee subsidies verleend in het kader van Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) voor een bedrag van € 166.000.
<b>Vergroten verkeersveiligheid</b>	
De 23 gemeenten van de Metropoolregio streven naar nul verkeersslachtoffers.	In 2021 zijn 29 subsidies verleend voor verkeersveiligheid (infrastructuurprojecten) voor een bedrag van € 10,0 miljoen, waarvan zeven blackspots. Daarnaast zijn er 28 subsidies verleend voor circa € 1 miljoen aan verkeerseducatie.

## 2.2.2 Wat is er voor gedaan?

### Acties

De voortgang van de in de begroting 2021 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2021	Status	Toelichting
<b>Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen</b>		
Het realiseren van tramlijn 19B naar de TU Delft.		Bestuurlijk is er in 2021 overeenstemming bereikt over de afronding van het project op het TU-terrein. Een nieuw eindpunt en verbeterde systemen in de baan om de onderzoeken van de TU niet te zeer te beïnvloeden. Een exacte planning wordt opgesteld. Financieel blijft de realisatie binnen de kaders, zoals besloten in de BcVa van juni 2021.
Frequentieverhoging E-lijn/keerspoor bij Pijnacker-Zuid.		Het testbedrijf bestaat uit drie onderdelen en is in 2021 nog niet volledig afgerond. Het keerspoor, de spoorbeveiliging en de realisatie van onderstations zijn gerealiseerd. Hierbij is sprake van vertraging. Er zijn

Acties in 2021	Status	Toelichting
		nog op te lossen vraagstukken rond de energievoorziening (onderstations). De RET gaf aan dat deze vraagstukken tot grotere beschikbaarheidsproblemen kunnen leiden. De dagelijkse exploitatie komt niet in het geding. Het rijden van spitsritten, waarvoor deze keurvoorziening dient, is nog niet opgenomen in de dienstregeling omdat het nog niet nodig is door de reizigers aantallen na corona. Deze zijn vele malen lager dan voorheen. Intussen werkt de RET aan het uitwerken van oplossingen rond de energievoorziening. De RET zal de informatievoorziening richting gemeenten op orde brengen.
Uitwerking Capaciteitsvergroting Samenloopdeel RandstadRail		In 2021 zijn de drie onderdelen van het project verder uitgewerkt: regulatie, seinverdichting en tractieverzwaren. Het offertetraject met Siemens (seinverdichting) duurde langer, maar is inmiddels ontvangen. De voorbereidingen voor de tractieverzwaren kende enkele weken uitloop, maar is eind 2021 ingelopen.
Het uitvoeren van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand.		In 2021 is doorgewerkt aan de verlenging van de metro naar het strand en het verder wegwerken (met name spoorbeveiliging) van de restpunten. Planning voor in gebruik name is 2022. Er is binnen het project extra aandacht nodig aan het voldoen aan de voorwaarden voor de door de MRDH af te geven indienststellingsvergunning.
De reconstructie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam) is in uitvoering.		Het project is in uitvoering en er is een beschikking afgegeven aan de gemeente Rotterdam. Er is met de gemeente Rotterdam afgesproken zij een voorstel maken voor verbetering van het metrostation.
Realiseren van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam.		In 2021 zijn de verkenningen voor maatregelen in Den Haag en Rotterdam vastgesteld en is het programma Versnellen in het IPVa opgenomen. De dekking voor dit programma komt uit het Transitieprogramma OV en corona. In Rotterdam worden verschillende maatregelen voor het versnellen van tram 25 en buslijn 70 uitgewerkt. In Den Haag werken HTM en de gemeente maatregelen verder uit.
Realisatie haltevoorzieningen, fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstromingsmaatregelen R-net lijnen 403, 404, 456, 455, 170 en 173.		In 2021 is het Dynamisch reizigers informatiesysteem (DRIS) aangepast op lijn 170 en op Voorne Putten Rozenburg (VPR). De planvorming voor nieuwe haltes in Bleiswijk (routewijziging) is opgestart, zo ook de planvorming en aanpassing van haltes in Pijnacker-Nootdorp. In samenspraak met vervoerders en wegbeheerders zijn de resterende opgaven van halteaanpassingen en fietsvoorzieningen in beeld gebracht. De financiële consequenties passen binnen het programma R-net in het IPVa. Aandachtspunt is het ophogen van de beheerkosten voor nieuwe abri's en DRISsen.




Acties in 2021	Status	Toelichting
Uitvoering kwaliteitsverbetering minimaal vijf OV-knooppunten.		De subsidieregels voor projecten ketenmobiliteit zijn in 2021 uitgewerkt. Hiermee kunnen gemeenten en stationbeheerders aan de slag met de kwaliteitsverbetering voor de reizigers. Voor vier knooppunten zijn startdocumenten vastgesteld, waarvan er voor twee een planuitwerking is gestart. Op diverse andere knooppunten zijn startdocumenten in voorbereiding.
Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus is gereed.		De fiets- en voetgangerstunnel is gerealiseerd.
Het verbeteren van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets.		Er zijn 24 subsidies verleend voor verbetering comfort en veiligheid op het basisnet fiets. Er is gestart met de voorbereiding op de actualisatie van het basisnetwerk fiets. Onderdeel van deze actualisatie is het definiëren van bereikbaarheids- weg-, kwaliteits-, en verkeersveiligheidseisen.
Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitane Fietsroutenetwerk, waar de volgende geprioriteerde routes in het programma zijn opgenomen: Greenport Westland-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker, Zoetermeer-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander, Delft-Westland, Dordrecht-Rotterdam en Westland-Den Haag (2 routes).		Er is een samenwerkingsovereenkomst vastgesteld voor de Metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam. Er is een besluit genomen over maatwerkafspraken voor complexe schakels. Er zijn vier subsidies verleend.
<b>Betrouwbaar op weg</b>		
Realisatie intelligente Verkeersregelininstallaties (iVRI's).		Het project Talking Traffic is eind 2020 afgerond. In 2021 zijn de beloofde iVRI's op straat gerealiseerd en zijn de iVRI's opgenomen in de reguliere subsidiesystematiek.
De reconstructie IJsselmondseknoop realiseren.		De werkzaamheden zijn gestart. Er is nog geen subsidieaanvraag ontvangen voor dit project.
Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor, op Voorne-Putten en in Westland.		<p><i>KTA Voorne-Putten en Rozenburg</i>  In 2021 is de opzet voor het vraag gestuurd OV naar de Maasvlakte aangepast. De betrokken partijen besloten de projecten 5 - Upgrade Transferium Maasvlakte - en 6 - Uitrol deel- en leenfietsen - te laten vallen.</p> <p><i>KTA Algracorridor</i>  De maatregelgeleidenaren werkten in 2021 verschillende fietsmaatregelen uit het KT-maatregelenpakket verder uit tot schetsontwerpen en in</p>

Acties in 2021	Status	Toelichting
		<p>participatieprocessen met bewoners. Er zijn in 2021 geen financiële middelen aangevraagd.</p> <p><i>KTA Westland</i> Bij de gemeente Westland zijn verschillende maatregelen in voorbereiding. Er zijn geen financiële middelen aangevraagd in 2021.</p>
<b>Versnellen van innovatie in mobiliteit</b>		
<p>Het realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) op basis van een technisch en financieel haalbaar plan, zoals de shuttle bij Mall of the Netherlands in Leidschendam-Voorburg, Zoetermeer, Schiedam LOAV en Rotterdam The Hague Airport.</p>		<p>De uitrol van verbindingen is vertraagd door de toelatingsprocedures van nieuwe voertuigen, mede als gevolg van corona, het realiseren van cofinanciering en de nodige technische uitdagingen. De haalbaarheidsstudies voor de locaties in Schiedam en Capelle zijn afgerond.</p>
<p>Na Rotterdam The Hague Airport uitrollen van Mobility as a Service (MaaS) naar andere deelgebieden.</p>		<p>De provider van MaaS kampte in 2021 met tegenslagen in de voortgang, als gevolg van corona. Er is afgesproken dat de pilot later zal starten en tot juni 2022 wordt verlengd.</p>
<p>Deelmobiliteit uitrollen als verbetering van de “last mile” naar woon- en werkgebieden.</p>		<p>Er is gestart met het opstellen van een regionale visie op deelmobiliteit. Daarin wordt bezien wat de rol van de overheid is rond stimulering van deelmobiliteit als first-last mile voorziening.</p>
<b>Verhogen verkeersveiligheid</b>		
<p>Uitvoeren van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.</p>		<p>De Regionale UAV 2025 biedt een pakket aan maatregelen om vanuit de risicogestuurde aanpak de verkeersveiligheid te verbeteren. De gemeenten hebben de uitvoering opgepakt, waarbij vanuit de MRDH subsidie wordt verleend als projecten worden ingebracht voor het IPVa..</p>
<p>Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de regio.</p>		<p>De maatregelen rond COVID-19 hadden invloed op de inzet van het programma SCHOOL op SEEF. Er waren ruim honderd scholen actief. Door de tijdelijke sluitingen van scholen en de beperkende maatregelen vonden op de scholen minder gastlessen plaats. De uitvoerders van het programma speelden hierop in door zoveel mogelijk maatwerk aan de scholen te leveren. Desalniettemin was er zo'n 30% minder inzet mogelijk voor het programma.</p>
<p>Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic, SchoolopSeef en dodehoek-lessen.</p>		<p>De maatregelen rond COVID-19 hadden ook invloed op de inzet van het programma Totally Traffic. Door de tijdelijke sluitingen van scholen en de beperkende maatregelen vonden op de scholen minder gastlessen plaats. De uitvoerders van het programma speelden hierop in door</p>

Acties in 2021	Status	Toelichting
		online lessen te ontwikkelen. De lessen zijn positief ontvangen en blijven onderdeel van het aanbod. Desalniettemin was er zo'n 40% minder inzet van de educatiepakketten.

 *Project loopt volgens begroting*

 *Project loopt niet volgens begroting*

### 2.2.3 Wat heeft het gekost?

Programma 2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (euro's)	Realisatie 2021	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021	Primaire begroting 2021	Realisatie 2020
<b>Lasten:</b>					
<i>Projectkosten Verkeer</i>					
Verkeersmanagement en wegenstructuur	21.348.211	-6.615.720	27.963.931	47.025.916	100.939.029
Fiets- en ketenmobiliteit	6.686.434	-12.931.918	19.618.352	19.741.059	12.321.227
Verkeersveiligheid	4.382.241	-7.723.392	12.105.633	12.606.848	8.587.707
<b>Subtotaal Verkeer</b>	<b>32.416.885</b>	<b>-27.271.031</b>	<b>59.687.916</b>	<b>79.373.823</b>	<b>121.847.963</b>
<i>Projectkosten OV</i>					
Netwerk Openbaar Vervoer	32.762.575	-21.111.689	53.874.264	29.886.693	57.259.306
<b>Subtotaal OV</b>	<b>32.762.575</b>	<b>-21.111.689</b>	<b>53.874.264</b>	<b>29.886.693</b>	<b>57.259.306</b>
<i>Apparaatslasten</i>					
Directe kosten personeel	1.878.611	527.290	1.351.321	1.346.247	948.874
<b>Subtotaal Apparaatslasten</b>	<b>1.878.611</b>	<b>527.290</b>	<b>1.351.321</b>	<b>1.346.247</b>	<b>948.874</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>67.058.072</b>	<b>-47.855.429</b>	<b>114.913.501</b>	<b>110.606.763</b>	<b>180.056.143</b>
<b>Baten:</b>					
Onttrekking fonds BDU	66.137.487	-43.363.286	109.500.773	110.606.763	128.406.425
Onttrekking mobiliteitsfonds	0	0	0	0	3.637.665
Overige inkomsten	920.585	-4.492.143	5.412.728	0	48.012.054
<b>Totaal baten</b>	<b>67.058.072</b>	<b>-47.855.429</b>	<b>114.913.501</b>	<b>110.606.763</b>	<b>180.056.143</b>
<b>Gerealiseerd resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## **Lasten**

### Projectkosten verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur (*verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 7 miljoen voordelig*)

In 2021 zijn 29 subsidiebeschikkingen vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen zijn van voor 2021, de meeste zelfs van voor 2020. Een groot deel betreft de vaststelling van subsidies aan de Verkeersonderneming van Beter Benutten Vervolg en de Korte Termijn Aanpak, en een aantal studies uit het programma AVL.M.

In 2021 zijn diverse subsidies verleend, waarbij de grootste de realisatie van een AVL.M-project is voor € 1,3 miljoen, en een laatste afwikkeling van de ombouw van iVRI's in het kader van Beter Benutten Vervolg voor ruim € 0,6 miljoen.

De grootste bijdrage in 2021 is die aan de A16 van € 9,3 miljoen.

De realisatie is lager (€ 7 miljoen) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Het project Nieuw Reijerwaard is vertraagd en doorgeschoven naar 2022, wat leidt tot € 1,75 miljoen minder lasten in 2021.
- De realisatie van kleinere projecten in 2021 (< € 1 miljoen) is vertraagd (€ 5 miljoen). Dit komt door:
  - De realisatie van lopende projecten is vertraagd, waardoor € 3,2 miljoen aan lasten naar 2022 doorschuiven. Dit komt onder meer doordat de Centrale as Westland N213 uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland is vertraagd.
  - Het lager vaststellen van projecten (€ 2 miljoen). Het grootste deel van de vrijval in 2021 komt door het lager vaststellen van diverse projecten die werden uitgevoerd door de Verkeersonderneming.

De lagere realisatie in 2021 ten opzichte van 2020 wordt mede veroorzaakt door:

- met uitzondering van de laatste indexering, geen bestedingen aan de Rotterdamsebaan in 2021. Het verschil tussen de lasten 2021 en 2020 is € 82 miljoen;
- het resterende verschil kan worden verklaard doordat er in 2021 meer is besteed aan projecten die onderdeel uitmaken van de Korte Termijn Aanpak (KTA) Move.

Fiets en ketenmobiliteit (*verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 13 miljoen voordelig*)

In 2021 zijn 25 subsidiebeschikkingen vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen zijn van voor 2021. Zij hebben betrekking op de verbetering of aanleg van fietspaden en uitbreiding van stallingscapaciteit bij OV-haltes. Een aantal van de grootste projecten waren de 3e ondergrondse fietsenstallingen bij Delft CS, de Sterroute fiets Den Haag binnenstad - Leidschenvveen van het programma Beter Benutten, de fietspaden Nieuwe Driemanspolder in Zoetermeer en de fiets-/voetgangerstunnel station Delft Zuid welke tegenwoordig Delft Campus heet.

Er zijn in 2021 twee beschikkingen afgegeven voor uitbreiding van de capaciteit fietsparkeren bij OV en 15 beschikkingen voor het opwaarderen van fietspaden. Verder is er één subsidie verleend voor het uitbreiden van een P+R: de Noorderhelling in Rotterdam. Deze beschikking is meteen de meest omvangrijke. De wegbeheerders hebben circa 11 fietsprojecten teruggetrokken of ondergebracht in een ander programma. Vier fietsprojecten zijn door de wegbeheerders doorgeschoven naar 2022.

De lagere realisatie (€ 13 miljoen) ten opzichte van de gewijzigde begroting, komt grotendeels doordat:

- Er vertraging is in de realisatie van kleinere projecten (< € 1 miljoen) van € 13 miljoen, Dit komt doordat:
  - o De realisatie van lopende projecten is vertraagd, waardoor € 11,7 miljoen aan lasten naar 2022 doorschuiven. De vertraging zit vooral in de realisatie van fietsroutes, zoals de sterfietsroutes in Den Haag, Fietspad Berkelsedijkje in Lansingerland en de Verlengde Verlostrada van de Provincie Zuid-Holland.
  - o Het lager vaststellen van projecten ter hoogte van € 1,3 miljoen.

De lagere lasten in 2021 ten opzichte van 2020 kan voor het grootste gedeelte worden verklaard door de hogere bestedingen aan vaststellingen van een aantal grotere projecten zoals de fietsenstalling bij Den Haag Centraal Station, fietsviaduct A4-Ypenburg, stertroutes Den Haag-Wateringseveld, fietspad Madesteinweg, fietstunnel Komkommerweg/Parallelweg N470 en snelfietsroutes Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk en Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer in 2020.

*Verkeersveiligheid (verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 8 miljoen voordelig)*

In 2021 zijn 47 subsidiebeschikkingen en opdrachten vastgesteld en betaald. Deze beschikkingen zijn grotendeels van voor 2021. Ze hebben betrekking op zowel educatie (21) als het verbeteren van de infrastructuur (26): onder andere de aanpak van black-spots en schoolzones.

In 2021 zijn 35 opdrachten en subsidies verleend in het kader van verkeerseducatie. Voor het veilig maken van infrastructuur zijn 31 subsidiebeschikkingen afgegeven, waaronder 7 Specifieke Uitkeringen (SPUK) waarbij gemeenten tot 90% subsidie kregen voor de aanpak van onveilige wegen en locaties.

Daarnaast hebben de wegbeheerders 7 infrastructurele projecten teruggetrokken, waarvan de aanpak Maassluiseweg – Oude Veilig te Midden-Delfland de grootste was. Zes projecten zijn door de wegbeheerders doorgeschoven naar 2022.

Vertraging in de realisatie van kleinere projecten (< € 1 miljoen) van € 8 miljoen, waardoor deze lasten naar 2021 doorschuiven. Dit komt doordat:

- De realisatie van lopende projecten is vertraagd. Deze betreft vooral projecten, waar in het kader van de Spuk verkeersveiligheid wel subsidies zijn verleend, alleen de realisatie is nog niet gestart. Verder zijn het vooral de inframaatregelen in het kader van verkeersveiligheid die zijn vertraagd. Dan gaat om projecten als Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk en Herinrichting Soestdijkseplein in Den Haag en Ronde Diepenhorstlaan – Verrijn Suartlaan in Rijswijk.

De lagere lasten in 2021 ten opzichte van 2020 kan voor het grootste gedeelte worden verklaard doordat minder subsidies zijn verstrekt voor grotere infra projecten voor de verkeersveiligheid, wat leidt tot mindere lasten.

### Projectkosten openbaar vervoer

In 2021 zijn 21 OV-projecten vastgesteld en betaald. Een groot aantal betreft het aanpassen van bushaltes of het toegankelijk maken van bushaltes. Een wat grotere vaststelling is de aanpassing van metrostation Dijkzicht te Rotterdam en de aanleg van een vrije busbaan bij de nieuwe OV-knoop Bleizo.

Er zijn 13 subsidiebeschikkingen voor openbaar vervoer verleend, waarvan de meeste ten laste van de programma's Korte Termijn Aanpak, R-net en Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio. De grootste beschikkingen betreffen het vernieuwen van het busstation Hart van Zuid te Rotterdam ad € 12 miljoen en de bijdrage aan het realiseren van viersporigheid op station Schiedam voor een kleine € 7 miljoen.

### Netwerk openbaar vervoer (*verschil realisatie 2020 en gewijzigde begroting 2020 € 21 miljoen voordelig*)

De realisatie is lager (€ 21 miljoen) dan die van de gewijzigde begroting. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- De lasten voor het deel van Lijn 1 buiten het programma INTHR in 2021 zijn voor € 5,8 mln. lager uitgevallen. Dat komt vooral door het lager vaststellen (€ 5,2 mln.) van de verlening voor het tracedeel Scheveningseweg. Dit komt omdat HTM en Den Haag kosten direct met elkaar hebben verrekend, waardoor er minder kosten in rekening worden gebracht bij de MRDH. Daarmee komt ook een verwachte bijdrage van € 4,2 mln. aan de MRDH van de HTM in 2022 te vervallen. Daarnaast zijn de kosten van de uitvoering voor € 1 mln. lager uitgevallen dan eerder begroot.
- De lasten voor de Sebastiaansbrug zijn in 2021 lager uitgevallen dan begroot (€ 1,7 mln.) Dat komt mede doordat het spoorwerk op de brug vertraagd is en pas in juni 2022 wordt uitgevoerd. Dit nadat het eerder was afgekeurd en opnieuw moest worden geproduceerd.
- De lasten voor Lijn 19 zijn in 2021 lager uitgevallen dan begroot (€ 2,1 mln.). Dat komt doordat er eerst bestuurlijk overeenstemming moest zijn bereikt over de afronding van het project op het TU-terrein. Dat is in 2021 bereikt, maar dit heeft wel geleid tot vertraging in de realisatie.
- Het programma NRR/AROV was al in 2019 volledig uitgevoerd. Binnen het programma is sprake van vrijval. De vrijval was nog niet meegenomen in de begroting, wat leidt tot € 9,5 miljoen lagere lasten. Overigens wordt deze vrijval gebruikt voor het bekostigen van het programma INTHR en lijn 19.
- De realisatie van de projecten Hoekse Lijn, viersporigheid Schiedam en INTHR zijn lager uitgevallen dan begroot voor totaal € 1,6 miljoen, waardoor deze lasten naar 2022 doorschuiven.
- De vertraging in de realisatie van kleinere projecten (< € 1 miljoen) van € 0,4 miljoen, waardoor deze lasten naar 2022 doorschuiven.

De lagere lasten in 2021 ten opzichte van 2020 kan voor het grootste gedeelte worden verklaard de hogere bestedingen aan de Hoekse Lijn, Lijn 19 en de Sebastiaansbrug in 2020. Daarnaast was de vrijval binnen programma NRR/AROV lager in 2020.

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

	<b>Totale bijdrage MRDH voor project</b>	<b>Voortgang project in 2020</b>	<b>Voortgang project in 2021</b>	<b>Lasten 2021</b>
Hoekse Lijn	€ 409.584.200	96%	99%	€ 18.001.947
Instream Nieuwe Trams Haagse Regio	€ 129.600.000	2%	10%	€ 11.401.826
A16	€ 64.895.302	28%	42%	€ 9.344.924
Lijn19	€ 54.450.000	83%	81%	€ -252.909
Sebastiaansbrug (incl bijdrage Delft en PZH)	€ 27.000.000	95%	94%	€ -356.502
Systeemsprong Sneltramtraject	€ 13.730.000	54%	75%	€ 2.883.300
Busstation Hart van Zuid	€ 12.000.000	0%	90%	€ 10.800.000
<b>Totaal</b>				<b>51.822.586</b>

Het project de Hoekse Lijn is grotendeels afgerond, hiervoor is in 2021 de laatste aanvullende subsidie verleend en besteed. De voortgang van het programma Instream Nieuwe Trams Haagse Regio is in 2021 vooral toe te schrijven aan de realisatie van de tracés Centrum en Kust van Lijn 1. De bijdrage van de MRDH aan de A16 is reeds volledig betaald, maar de realisatie loopt nog door tot 2025. De dalende voortgang van lijn 19 is enerzijds te verklaren door het besluit van de bestuurscommissie om het budget te verhogen en anderzijds doordat de bijdrage van Delft in de kosten is geboekt. De dalende voortgang van de Sebastiaansbrug komt door het overboeken van kosten van dit project naar Lijn 19, omdat ze betrekking hadden op Lijn 19 en niet op de Sebastiaansbrug. Het project systeemsprong sneltramtraject is momenteel in uitvoering. Het programma NRR/AROV is niet in de lijst opgenomen, omdat de projecten reeds in 2019 zijn gerealiseerd en alleen de definitieve vaststellingen nog volgen.

#### *Apparaatslasten*

Aan directe salariskosten is € 0,5 miljoen meer besteed dan begroot. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de invulling van openstaande vacatureruimte in 2021.



## **Baten**

*Overige inkomsten (verschil realisatie 2021 en gewijzigde begroting 2021 € 4 miljoen nadelig)*

De post overige inkomsten bestaat in 2021 uit een bijdrage vanuit het Rijk voor de indexering van de Rotterdamsebaan van € 0,9 miljoen. Deze bijdrage is ook direct weer overgemaakt aan de gemeente Den Haag. De begrote bijdrage van € 5,4 miljoen van het Rijk in de vorm een specifieke bijdrage verkeersveiligheid is niet als overige inkomsten geboekt, maar als een bijdrage aan de BDU. Hierdoor zijn de overige inkomsten € 4,5 miljoen lager dan begroot.

De lagere inkomsten in 2021 ten opzichte van 2020 komen door de lagere bijdragen van € 3 miljoen in 2020 van de gemeente Delft en provincie Zuid-Holland voor het project St. Sebastiaansbrug. Daarnaast ontvangen we een lagere bijdrage van € 44 miljoen in 2021 van het Rijk voor de Rotterdamsebaan in vergelijking met 2020.

## 2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

### 2.3.1 Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2021	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p><b>Stimuleren van innovatie en economische groei</b></p> <p><i>Fieldlabs</i> De afgelopen jaren heeft de MRDH, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO geïnvesteerd in innovatie door te investeren in fieldlabs. Hierdoor zijn er veel innovatieplekken ontstaan door de hele provincie waar bedrijven, kennisinstelling en andere organisaties samenwerken om technologische innovaties verder te brengen. In deze praktijkomgevingen wordt bijvoorbeeld gewerkt aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. Aan de hand van maatschappelijke en economische opgaven zijn vier innovatieprogramma's ontwikkeld waarbij ondernemers worden gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die de fieldlabs te bieden hebben. Het eerste programma SMITZH richt zich op de maakindustrie. Het tweede programma Energie &amp; Klimaat richt zich op de verduurzamingsopgave. Het derde programma Zorgtechnologie richt zich op innovaties die de zorg gaan ontlasten en het vierde programma Voedsel &amp; Tuinbouw richt zich op innovaties die helpen bij het voeden van de provincie en het laten groeien van de tuinbouwsector.</p> <p><i>Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven</i> Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het koppelen van vraag en aanbod, waarbij gemeenten als (mede)opdrachtgever optreden, testlocaties aanbieden en kunnen optreden als eerste klant.</p>	<p><i>Fieldlabs</i> Ook in 2021 is er aan de versterking van de fieldlabs gewerkt. Dit gebeurde via de innovatieprogramma's Smart Manufacturing Industriële toepassing Zuid-Holland ofwel SMITZH, Energie &amp; Klimaat, Zorgtech en Agritech. Via deze innovatieprogramma's wordt financiering beschikbaar gesteld voor ondernemers (consortia) om samen met fieldlabs en andere partijen open innovatieprojecten te starten. Er wordt onderzoek gedaan naar de kansen van nieuwe marktproposities, kennis gedeeld en capaciteit beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van consortia.</p> <p><i>Sterker uit de crisis</i> Om de gevolgen voor de regionale economie van de coronacrisis te beperken zijn ook in 2021 extra middelen beschikbaar gesteld om te investeren op drie thema's:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. digitalisering MKB;</li> <li>2. flexibele productie en productiesoevereiniteit in de maakindustrie;</li> <li>3. flexibele en skills-georiënteerde arbeidsmarkt (Leven Lang Ontwikkelen).</li> </ol> <p>Eind dit jaar is besloten om de drie verschillende thema's uit dit aparte Sterker uit de crisis programma op te laten gaan in bestaande programma's binnen EV.</p> <p><i>Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven</i> In de samenwerking met gemeenten koppelt YES!Delft uitdagingen van gemeenten aan technologische oplossingen binnen haar internationale netwerk. Het programma is daarmee een innovatieplatform voor alle 23 gemeenten in de metropoolregio. Gemeenten kunnen, met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol spelen, van dit programma gebruikmaken. Doordat gemeenten rechtstreeks op het startup-netwerk van YES!Delft zijn aangesloten, kunnen ze rechtstreeks uitdagingen aandragen.</p> <p>Resultaten van dit programma zijn oplossingen die voor gemeenten besparingen opleveren of bijdragen aan verbetering van de leefomgeving van de inwoners. Het programma draagt ook bij aan het versterken van het netwerk van startups in de metropoolregio. Daarnaast groeit binnen de gemeenten de kennis over startups en kunnen zij elkaar beter vinden.</p>

Doelstellingen begroting 2021	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p><b>Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt</b></p> <p>Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst en daarmee voor een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. De plek waar deze kruisbestuiving plaatsvindt is een campus. Samenwerking op deze campussen tussen bedrijven en kennisinstellingen wordt gestimuleerd om de impact van deze campussen te vergroten. Dit vindt plaats binnen de aanpak van het Human Capital Akkoord Zuid-Holland.</p>	<p>De campusontwikkeling moet voor een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt zorgen. Door kennisdeling, ervaringen uitwisselen, inspiratie opdoen, samenwerking stimuleren en de verbinding met het Human Capital Akkoord (HCA) versterken op het gebied van een Leven Lang Ontwikkelen, wordt er gewerkt aan een campusnetwerk. De Leven Lang Ontwikkelen-projecten dragen bij aan een veerkrachtige arbeidsmarkt in de regio. De inmiddels twaalf campussen vormen gezamenlijk een ecosysteem van mbo- en hbo-campussen in Zuid-Holland, dat in hoge mate bijdraagt aan de transitieopgaven van de regio.</p>
<p><b>Goede digitale connectiviteit</b></p> <p>Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Onze regio scoort hier tot nu toe goed op in vergelijking met andere Europese regio's: 98% van de adressen in Zuid-Holland beschikt over 'snel internet'. Deze positie willen we behouden en verbeteren. Daarom werken we aan de digitale bereikbaarheid van onze regio.</p>	<p>In 2021 is met het kennisnetwerk van gemeenten op verschillende actielijnen (digitale strategie, glasvezel, 5G) kennis uitgewisseld en zijn gemeenten ondersteund om de digitale connectiviteit van hun gemeente, en daarmee de regio, te verbeteren. Via projectbijdragen is digitale innovatie gestimuleerd en wordt bijgedragen aan de cyberweerbaarheid van (MKB-)bedrijven in de regio. Verder is via InnovationQuarter steun geboden om een kleinschalig datacenter uit te breiden en internetknooppunt AMS-IX in de regio te huisvesten.</p>
<p><b>Ruimte om te werken</b></p> <p>Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan gemeenten over ontwikkelingen op bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden. De provincie Zuid-Holland heeft de uiteindelijke bevoegdheid om bestemmingsplannen met ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties te aanvaarden.</p> <p>Samen met de provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.</p>	<p>Er zijn binnen de ambtelijke werkgroep Werklocaties voorbereidingen getroffen om de Strategie Werklocaties te actualiseren, zoals het formuleren van een reactie op de concept provinciale behoefteraming bedrijventerreinen, het uitwerken van de Transformatiewijzer MRDH en de toepassing hiervan op compensatieplannen, en het actualiseren van een onderzoek naar het gebruik van watergebonden bedrijventerreinen. Daarnaast is ook verkend op welke punten actualisatie van detailhandelbeleid nodig is en is eerder de kantorenmonitor met concept kantorenlijst in de bestuurscommissie van juli 2021 voorgelegd.</p>
<p><b>Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor</b></p> <p>Onze regio heeft veel te bieden: mooie en grote binnensteden, talloze historische dorps- en stadskernen, afwisselende polderlandschappen en kilometers duin, strand en zee. De kunst is om meer bezoekers daarvan te laten genieten en tegelijkertijd de rust en ruimte te behouden. Bereikbaarheid is belangrijk, net als bekendheid van de gebieden. Vrijtijdseconomie draagt bij aan de economische positie van de metropoolregio door onder andere een toegevoegde waarde te</p>	<p>In 2020 hebben gemeenten zich op basis van hun DNA-profiel ingedeeld in zes sfeergebieden. In 2021 is er een vervolgtraject geweest waarin de gemeenten per sfeergebied in verschillende online bijeenkomsten werkten aan het inzichtelijk maken van maatschappelijke opgaven, thema's en kansen in de sfeergebieden om gezamenlijk projecten te definiëren. Het doel van deze trajecten is het inzichtelijk maken van de kansen voor gemeenten op het gebied van</p>

Doelstellingen begroting 2021	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p>leveren aan de werkgelegenheid, aan het imago van de gemeenten met hun iconen, aan voorzieningen als wandel- en fietspaden, aan winkels en aan horeca. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag trekken de gemeenten samen op en delen kennis op het gebied van vrijetijdseconomie. Op basis van de sfeergebiedeninventarisatie die in 2020 heeft plaatsgevonden ondersteunt de MRDH de gemeenten bij hun activiteiten.</p>	<p>vrijtijdseconomie, mogelijk recreatie-aanbod creëren, kennisdeling en samenwerking te stimuleren.</p>
<p><b>Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties</b></p>	
<p>We willen bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon-en werklocaties nabij het OV. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling en werklocaties.</p>	<p>In 2021 boden we onder meer ondersteuning aan de samenwerking langs de Hoekse Lijn, Stationstuinen Barendrecht en Bleizo West. Daarnaast nemen we deel aan de Verstedelijkingsalliantie: gericht op het verspreiden van het gedachtegoed om integrale stedelijke ontwikkeling op en rond OV-locaties te versterken.</p>
<p><b>Meer regionale samenwerking bij de energietransitie</b></p>	
<p>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.</p>	<p>Via de online bijeenkomsten van het ambtelijk en bestuurlijk netwerk energie, konden de gemeenten best practices op het gebied van energietransitie uitwisselen en thema's als warmte en de regionale energiestrategie (RES) bespreken. Hierdoor weet men elkaar te vinden en is de regionale samenwerking bij de energietransitie verbeterd.</p>

### 2.3.2 Wat is er voor gedaan?

Acties in 2021	Status	Toelichting
<p><b>Stimuleren van innovatie en economische groei</b></p>		
<p>Uitvoering en opschaling van de regionale innovatieprogramma's om meer bedrijven te betrekken bij de kennis en faciliteiten die Fieldlabs te bieden hebben.</p>		<p>Het <b>innovatieprogramma AgriTech</b> is begin 2021 gestart en richt zich op het behouden en versterken van de internationale koploperpositie van Zuid-Holland op het gebied van tuinbouw en het creëren van een positie op het gebied van de eiwittransitie. De investering van de MRDH in het programma van ruim € 2 miljoen bedraagt € 1 miljoen.</p> <p>Er zijn in de eerste voucherronde twee projecten met subsidievouchers en zeventien projectconsortia ondersteund. De volgende voucherronde is gepland in Q1 2022. De verkenning eiwittransitie is eind december 2021 afgerond en laat veel economische potentie zien voor een proteïnecluster in Zuid-Holland op het gebied van fermentatie,</p>

Acties in 2021	Status	Toelichting
		<p>gecultiveerde eiwitten en plant-based/aquatische eiwitten. Dit biedt mogelijkheden voor AgriTech fase III en het Nationaal Groeifonds. Vanwege corona is het programma vertraagd. Er konden geen match-making evenementen worden gehouden en de ondernemers hadden een andere focus. Daarom wordt een half jaar verlenging van het programma aangevraagd.</p> <p>De ambitie van het <b>innovatieprogramma SMITZH</b> is om uit te groeien tot een Digital Innovation Hub met internationale uitstraling. Een one-stop-shop loket waar bedrijven naar toe komen voor de technologie. Hiervoor wordt ook een Europese subsidie aangevraagd in 2022. Inmiddels zijn zeven fieldlabs gerealiseerd, waarvan zes in de regio, met elk een eigen thema en projecten. De MRDH was in 2021 als onderdeel van het programmateam inhoudelijk betrokken bij het toekennen van subsidievouchers aan projecten en het doorontwikkelen van het programma.</p> <p>Het <b>innovatieprogramma Zorgtech</b> richt zich op het verbeteren en betaalbaar houden van de zorg door kansrijke innovaties de weg naar de gezondheidszorg sneller te laten vinden. De investering van de MRDH in het programma van ruim € 2 miljoen bedraagt € 1,15 miljoen. Deze fase van het project loopt tot en met september 2022. Inmiddels hebben vijftien projecten een voucher ontvangen en werden er 37 projectconsortia gevormd van technologie bedrijven, zorgorganisaties, labs en gemeenten. In september 2021 stelde de provincie Zuid-Holland € 750.000 vervolgfianciering beschikbaar. Begin 2022 kunnen projectconsortia weer vouchers aanvragen.</p> <p>Het <b>innovatieprogramma Energie &amp; Klimaat</b> richt zich op het stimuleren en realiseren van duurzame innovatie. Door ondernemers te ondersteunen bij het testen en demonstreren van nieuwe technologieën op het gebied van: verduurzaming gebouwde omgeving, grootschalige opwek en opslag van energie, elektrificatie van de industrie en circulaire grondstoffen. Inmiddels ontvingen 49 projecten een voucher om hun innovaties te testen en demonstreren om nieuwe technologieën marktrijp te maken. Vanwege het grote succes en animo voor dit thema is in 2021 een plan ontwikkeld voor verdere opschaling. De provincie Zuid-Holland reserveerde hiervoor €1,25 miljoen. De MRDH was in 2021 als onderdeel van het programmateam inhoudelijk betrokken bij het toekennen van subsidievouchers aan projecten en het doorontwikkelen van het programma.</p> <p>De programma's en resultaten zijn in december 2021 in de adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat gepresenteerd en er is gevraagd in 2022 nader onderzoek te doen naar de impact van de innovatieprogramma's op het economisch vestigingsklimaat.</p>

Acties in 2021	Status	Toelichting
<p>Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.</p>		<p>Binnen het programma City of the Future zijn diverse projecten uitgevoerd en/of opgepakt. In dit programma zijn en worden, in samenwerking met YES!Delft, gemeentelijke uitdagingen gekoppeld aan technologische innovaties van startups. In 2021 is gewerkt aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilot Parking Pressure Data</li> <li>• TechLab Fietsparkeren</li> <li>• TechLab Recyclen van matrassen</li> <li>• TechLab Controle van kademuren en bruggen</li> <li>• TechLab Afvalscheiding in de hoogbouw</li> <li>• Pilot Air Quality Innovation</li> <li>• Stikstof terugdringen in Natura 2000-gebieden</li> <li>• Project Eigen vervoer senioren</li> </ul> <p>Daarnaast is er in maart een 'deep-dive' georganiseerd met gemeenten waarin 66 uitdagingen zijn opgehaald. Ook is gestart met een mastercourse Making Innovation Work waarin met een aantal gemeenten wordt gewerkt aan het innovatief werken binnen de eigen gemeenten. Inmiddels zijn alle gemeenten aangesloten op My startupcorner en is gewerkt aan het verbeteren van dit platform.</p> <p>Verder zijn opschalingsgesprekken gevoerd met diverse gemeenten om de (tussen) oplossingen actief naar gemeenten te communiceren en te kijken of gemeenten ook daadwerkelijk oplossingen willen gaan benutten in de praktijk (eerste klant).</p> <p>De resultaten van dit programma staan op <a href="https://www.mrdh-cityofthefuture.nl">https://www.mrdh-cityofthefuture.nl</a> en op de projectkaart <a href="https://mrdh.nl/project/city-future">https://mrdh.nl/project/city-future</a>.</p>
<p>Gemeenten ondersteunen bij het ontwikkelen van een aanpak voor een toekomstbestendig breed MKB.</p>		<p>Er is gestart met de focus op het onderwerp digitalisering MKB. De reden hiervoor is de digitaliseringstransitie, maar ook de urgentie voor sommige sectoren de afgelopen anderhalf jaar, met name de detailhandel, persoonlijke verzorging en horeca.</p> <p>Er is regiobreed gestart met een aantal projecten, waarvan de kennis en ervaringen worden gedeeld in de ambtelijke werkgroep. De MRDH heeft bij de totstandkoming van deze projecten geadviseerd en ook medegefinancierd vanuit het Sterker uit de crisis-budget. Deze projecten zijn gericht op bewustwording, inspireren / informeren en activering, bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• met MKB-digicafés en MKB-E-learnings kan het brede MKB worden geïnformeerd en is deze informatie voor iedereen toegankelijk;</li> </ul>

Acties in 2021	Status	Toelichting
		<ul style="list-style-type: none"> <li>de digitaliseringsvoucher die als subsidieregeling is opgesteld door Den Haag, Capelle aan den IJssel, Schiedam en Zoetermeer om ondernemers te stimuleren om te investeren in digitaliseringsmaatregelen.</li> </ul> <p>Daarnaast liet de MRDH samen met de provincie Zuid-Holland een cursusaanbod ontwikkelen op de onderwerpen accountmanagement, digitalisering en circulair. Daarmee krijgen de gemeenten ondersteuning bij het faciliteren van MKB-ondernemers in de transitie naar een toekomstbestendig MKB.</p>
<b>Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt</b>		
<p>Met zowel netwerkbijeenkomsten voor gemeenten en onderwijsinstellingen als ondersteuning bij het nog beter laten functioneren van campussen wordt bijgedragen aan een betere aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.</p>		<p>In 2021 zijn er zes online campusnetwerkbijeenkomsten georganiseerd, waarin zowel gemeenten als onderwijsinstellingen kennis en ervaring konden uitwisselen op het gebied van kennisvalorisatie, inclusiviteit, bereikbaarheid innovatiecentra, positionering en branding campussen, communitymanagement en samenwerking. Hierbij is nauw samengewerkt met het Human Capital Akkoord.</p> <p>In het kader van campusondersteuning zijn twee nieuwe projecten ondersteund op het gebied van energietransitie die ook nauw met elkaar samenwerken: het project Energietransitielab van de gemeente Rotterdam en het Innovatiecentrum Energie &amp; Mobiliteit van de gemeente Delft.</p> <p>Naast deze projecten zijn er ook drie onderzoeken uitgevoerd op het gebied van bereikbaarheid, kennisvalorisatie en inclusiviteit onder tien mbo- en hbo-campussen en twee wo-campussen in Delft (bereikbaarheid). De opvolging van de aanbevelingen wordt samen met de provincie Zuid-Holland, de Economic Board Zuid-Holland (inclusief de Taskforce Human Capital Akkoord), InnovationQuarter en gemeenten (ambtelijk en bestuurlijk) opgepakt. Dit wordt MRDH breed opgepakt met het oog op het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. Ook met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat kijken we naar een strategische invulling.</p> <p>Verder voerde adviesbureau Haute Equipe bij elk van de inmiddels twaalf mbo-/hbo-campussen een subsidiemaatwerkscan uit om te bepalen welke subsidiemogelijkheden je kansrijk aan de campussen kunt koppelen. De pilot is eind 2021 geëvalueerd en vervolgstappen worden in 2022 besproken.</p> <p>In het kader van samenwerking tussen de campussen is een communicatiewerkgroep opgezet met communicatie-experts van alle campussen. De focus ligt op verbinding, bekendheid en exposure (er wordt gewerkt aan een gezamenlijke contentkalender). Er</p>

Acties in 2021	Status	Toelichting
		<p>zijn virtuele campustours gehouden om best practices uit te wisselen en om inhoudelijke verbindingen te leggen.</p> <p>Eind 2021 is ook een connector/ambassadeur geselecteerd die half januari 2022 gaat starten en zich gaat richten op de verbinding bedrijfsleven-campusen en de positionering van het ecosysteem van campusen.</p> <p>Vanuit het programma Sterker uit de crisis zijn in samenwerking met de campusen en het onderwijs vier projecten op het gebied van een Leven Lang Ontwikkelen (LLO) ondersteund. In 2022 zal Sterker uit de crisis/ LLO opgaan in het programma Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt.</p>
<b>Goede digitale connectiviteit</b>		
<p>Onderhouden en verder uitbreiden van het kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio. Dit doen we door de kennis van de twee grote steden te delen met de andere 21 gemeenten en ze te helpen om deze kennis in te zetten, bijvoorbeeld voor het harmoniseren van de gemeentelijke regelgeving en het gemeentelijke beleid, zodat tempo gemaakt kan worden bij de aanleg van communicatienetwerken zoals glasvezel en 5G. Binnen het kennisnetwerk zorgen we ervoor dat bij de uitrol van 5G de zorgen die er in de samenleving zijn aandacht krijgen.</p>		<p>In 2021 is gewerkt aan zes actielijnen binnen het programma Digitale Connectiviteit.</p> <p>Op de actielijnen digitale strategie, glasvezel en 5G (actielijnen 1, 3 en 4) zijn de krachten gebundeld met de provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag en een extern bureau in de Connectiviteit Brigade. 22 gemeenten in Zuid-Holland zijn voorzien van een intake en uitgebreide informatie, meer dan vijftien vraagstukken van gemeenten zijn behandeld, negen sessies zijn georganiseerd voor en met gemeenten en zeven documenten zijn ontwikkeld om gemeenten te helpen bij het ontwikkelen en uitvoeren van beleid op het gebied van digitale connectiviteit.</p> <p>Actielijn 2 - kennisdeling - is niet geheel verlopen zoals gewenst, vanwege de beperkte mogelijkheden om fysiek bijeen te komen. De kennisbijeenkomsten zijn korte webinars geworden. De fysieke netwerkbijeenkomsten en de bestuurlijke bijeenkomst digitaliseringsstrategie zijn naar 2022 uitgesteld.</p> <p>In het kader van actielijn 5 - datacenters - is via (een opdracht aan) InnovationQuarter een kleinschalig datacenter (NorthC Zestienhoven) in de regio uitgebreid en heeft het AMS-IX internetknooppunt zich naar twee datacenters in de metropoolregio (Smartdc en Greenhouse DC) uitgebreid. Hierdoor hebben de aangesloten bedrijven in de metropoolregio de snelst mogelijke toegang tot internationale datanetwerken.</p> <p>Op actielijn 6 - Living Labs en fieldlab - wordt hierna ingegaan.</p>
<p>Verbinden van experimenteelocaties digitalisering en 5G, zoals het Delft on Internet of Things fieldlab, het Living Lab Scheveningen en het Living Lab Sensible Sensor Reyerood. Daarbij zorgen we ook dat resultaten uit deze projecten regionaal gedeeld worden.</p>		<p>De projecten Delft on Internet-of-Things (DoIoT) fieldlab en Living Lab Sensible Sensor Reyerood liepen in 2021 af. Het Living Lab Scheveningen project, waaraan de MRDH bijdroeg, liep in 2020 al af. De resultaten van deze drie projecten zijn opgeleverd en geleerde lessen zijn gedeeld met de regio.</p>



Acties in 2021	Status	Toelichting
		<p>Living Lab Scheveningen is gecontinueerd zonder bijdrage van de MRDH. Het vervolg van Living Lab Sensible Sensor Reyerood is nog onbekend. De fieldlabs en living labs worden sinds 2021 door de provincie Zuid-Holland met elkaar in verbinding gebracht door middel van enkele bijeenkomsten en gezamenlijke activiteiten per jaar.</p> <p>Het DoloT Fieldlab heeft Europese financiering aangetrokken om de komende jaren door te kunnen gaan. Daarnaast draagt de MRDH nog aan dit lab bij via:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het project 'Delft on Internet-of-Things fieldlab (DoloT) for Intelligent Mobility' (bijdrageregeling EV);</li> <li>• een opdracht die de MRDH eind 2021 heeft gegeven aan het DoloT Fieldlab om samen met tien tot twaalf bedrijven projectideeën tot projecten uit te werken in het kader van het 5G Innovatieprogramma (samenwerking met IQ, PZH en TU Delft).</li> </ul> <p>Daarnaast zijn in 2021 bijdragen vanuit de bijdrageregeling EV toegekend aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impact Quantum Computer – Nano NISQ, een consortium van bedrijven dat samen een unieke quantum computer bouwt;</li> <li>• Sectoraal Digitaal Veilig, een project om de cyberweerbaarheid van ondernemers in zes essentiële sectoren te vergroten.</li> </ul>
<b>Ruimte om te werken</b>		
<p>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.</p>		<p>In 2021 zijn transformatieopgaven op bedrijventerreinen in Barendrecht, Maassluis, Ridderkerk en Schiedam regionaal afgestemd. Daarnaast vond afstemming plaats over nieuwe detailhandel (supermarkt) in Rotterdam.</p> <p>Gedurende het jaar zijn werkzaamheden verricht om de strategie werklocaties te kunnen actualiseren, zoals afstemming met de gemeenten en provincie Zuid-Holland over regionale afspraken voor detailhandel, kantoren en bedrijventerreinen. Ook is de MRDH betrokken geweest bij het proces rond de behoeftering bedrijventerreinen van de provincie Zuid-Holland.</p>
<p>We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.</p>		<p>De gemeenten Barendrecht, Maassluis en Ridderkerk kregen procesadvisering voor het beter benutten van de bedrijventerreinen of bij het opstellen van een compensatieplan indien er sprake is van een transformatieopgave. Dit draagt bij aan de visievorming op werklocatie en een vergrote haalbaarheid van de uitvoering.</p> <p>Voor het stimuleren van verduurzaming op bedrijventerreinen is de aanpak voor Next Economy bedrijventerreinen op 19 mei vastgesteld in de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat, gericht op Mobiliteit/ CO<sub>2</sub>-reductie, energie, circulariteit, informatie/data, personeel en financieringsvraagstukken. De aanpak is gericht op</p>

Acties in 2021	Status	Toelichting
		projectondersteuning en aanbod van expertise. In dat kader verleende de MRDH in 2021 aan twee projectvoorstellen een bijdrage.
<b>Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor</b>		
Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.		De MRDH organiseerde achttien sfeergebiedensessies voor de gemeenten. Dit is een methode om te bekijken waar kansen op VTE-gebied liggen en om te verkennen waar gemeenten gezamenlijk aan kunnen gaan werken.  Daarnaast liet Den Haag, Midden-Delfland en Rotterdam met financiering van de MRDH, onderzoek doen naar de bezoekersstromen naar een aantal specifieke locaties om zo concrete oplossingen te krijgen voor een betere spreiding van bezoekers.
Faciliteren van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie.		In 2021 is het regionale netwerk acht keer digitaal bij elkaar gekomen om kennis en informatie te delen.
<b>Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties</b>		
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie en voor OV-locaties langs de Hoekse Lijn en in het Middengebied, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.		De inzet van de MRDH is, naast de Verstedelijkingsalliantie (zelfstandige organisatie, die goed functioneert), gericht op de Hoekse Lijn-samenwerking. Aan de hand van de gezamenlijk opgestelde ontwikkelvisie - 'van strand naar stad' - werken de zes partners verder aan de regionale samenhang bij de ontwikkeling van de afzonderlijke stationsgebieden. De MRDH is nauw betrokken bij de Verstedelijkingsalliantie, Hoekse Lijn Partners en Bleizo-West in het Middengebied.
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de hiervoor genoemde locaties.		De meerwaarde van de MRDH wordt vaker duidelijk bij opgaven zoals De Stationstuinen (Barendrecht), de Poort naar de Hollandse duinen (Wassenaar) en de Bekostiging van groen-blauwe opgaven (onderzoek in samenwerking met Midden-Delfland).
<b>Meer regionale samenwerking bij de energietransitie</b>		
Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.		In 2021 zijn er zes ambtelijke en zes bestuurlijke netwerkbijeenkomsten Energie MRDH georganiseerd. Via dit netwerk vond ook afstemming plaats over de regionale energiestrategie, wat resulteerde in een gedragen strategie die aan het Rijk is aangeboden. Daarnaast is er kennisdeling geweest over de aanpakken van gemeenten, regelingen van overheidsinstanties en inspiratieve onderwerpen van experts.

 Project loopt volgens begroting

 Project loopt niet volgens begroting

### 2.3.3 Wat heeft het gekost?

Programma 3 Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2021	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021	Primaire begroting 2021	Realisatie 2020
<b>Lasten</b>					
Subtotaal programmakosten	2.036.322	-1.986.476	4.022.798	4.089.661	2.755.131
Subsidie InnovationQuarter	872.500	0	872.500	0	873.192
Subsidie YES! Delft	285.000	0	285.000	0	166.250
Subtotaal directe kosten personeel	850.222	-125.664	975.886	975.886	779.171
<b>Totaal lasten</b>	<b>4.044.044</b>	<b>-2.112.140</b>	<b>6.156.184</b>	<b>5.065.547</b>	<b>4.573.744</b>
<b>Baten</b>					
Inwonerbijdrage	5.180.819	96.201	5.084.618	5.028.047	4.991.673
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	38.083	583	37.500	37.500	37.594
Overige inkomensoverdrachten Europese Unie	0	0	0	0	6.156
<b>Totaal baten</b>	<b>5.218.901</b>	<b>96.783</b>	<b>5.122.118</b>	<b>5.065.547</b>	<b>5.035.423</b>
<b>Gerealiseerd saldo van baten en lasten</b>	<b>1.174.857</b>	<b>2.208.923</b>	<b>-1.034.066</b>	<b>0</b>	<b>461.679</b>
<i>Onttrekking aan Egalisatiereserve EV</i> Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-285.000	749.066	-1.034.066	0	-119.926
<b>Gerealiseerd resultaat</b>	<b>1.459.857</b>	<b>1.459.857</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>581.605</b>

Samengevat is uit bovenstaande tabel op te maken dat het positieve saldo van baten en lasten ten opzichte van de begroting € 2.208.923 voordelig bedraagt. Dit bedrag bestaat uit de volgende onderwerpen (afgerond op duizendtallen):

**Lasten**

- Onderbesteding bijdragen aan gemeentelijke projecten (o.b.v. projectvoortgang) € 1.571.000
- Onderbesteding projectontwikkeling € 415.000
- Onderbesteding directe kosten personeel € 126.000

**Baten**

- Extra programmabaten vanwege onderbesteding overhead EV € 96.000
- Overige inkomensoverdrachten € 1.000

**Totaal** € 2.209.000

Hierna volgt een uitgebreide verschillenanalyse.

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2021 en realisatie 2021

**Lasten**

Er is binnen dit programma in 2021 € 2.112.141 minder besteed aan lasten dan begroot. In de volgende tabel is een verschillen-analyse opgenomen per onderwerp:

	<i>Onderwerp</i>	<i>Begroting 2021</i>	<i>Realisatie lasten 2021</i>	<i>Verschil 2021</i>
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 2.722.798	€ 1.151.151	€ 1.571.647
2	Programmakosten-Projectontwikkeling	€ 1.300.000	€ 885.170	€ 414.830
3	Subsidie InnovationQuarter	€ 872.500	€ 872.500	€ 0
4	Subsidie YES!Delft	€ 285.000	€ 285.000	€ 0
5	Directe kosten personeel	€ 975.886	€ 850.222	€ 125.664
	<b>Totaal</b>	<b>€ 6.156.184</b>	<b>€ 4.044.043</b>	<b>€ 2.112.141</b>

### Ad 1 Programmakosten – Bijdrageregeling EV

Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2020 (Bijdrageregeling EV) is in 2021 ten laste van het programmabudget voor € 2.388.064 aan projectbijdragen verleend door de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat:

Onderwerp	Besluit BCEV	Ontvangende gemeente	Bedrag (€)
<b>Onderwerp: Sterker uit de crisis (Stimuleren van innovatie en economische groei/ Goede digitale connectiviteit/ Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt/)</b>			
Digitalisering MKB – Clicks and Bricks	3-2-2021	Schiedam	40.000
Digitalisering MKB – MKB Digicafés	17-3-2021	Rotterdam	83.520
Digitalisering MKB – Data innovation hub	17-3-2021	Zoetermeer	75.000
Digitalisering MKB – E-learning	19-5-2021	Delft	69.500
Leven Lang Ontwikkelen/ Digitalisering MKB – Werken aan de digitale toekomst van de Nederlandse tuinbouwketen	19-5-2021	Westland	163.698
Digitalisering MKB – Digitale voucherregeling MKB	14-7-2021	Den Haag	96.000
Leven Lang Ontwikkelen - Living Lab SchieDistrict Mechatronica	14-7-2021	Schiedam	110.000
Leven Lang Ontwikkelen - Next Healthcare Professional Fase 1: Zorgmedewerkers leren werken met digitale technologie	8-12-2021	Rotterdam	200.000
		<b>Subtotaal</b>	<b>837.718</b>
<b>Onderwerp: Campusprogramma (Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt)</b>			
Innovatiecentrum Energie & Mobiliteit Delft (I-EM Delft)	14-7-2021	Delft	250.000
Energietransitielab	14-7-2021	Rotterdam	300.346
		<b>Subtotaal</b>	<b>550.346</b>
<b>Onderwerp: Digitalisering (Goede digitale connectiviteit)</b>			
Delft on Internet-of-Things for Intelligent Mobility'	19-5-2021	Delft	175.000
ImpaQT Quantum Computer - Nano NISQ	14-7-2021	Delft	200.000
Sectoraal Digitaal Veilig	8-12-2021	Den Haag	300.000
		<b>Subtotaal</b>	<b>675.000</b>

<b>Onderwerp: Werklocaties (Ruimte om te werken)</b>			
<i>Next Economy bedrijventerreinen - Boezem</i>	13-10-2021	<i>Pijnacker-Nootdorp</i>	50.000
<i>Next Economy bedrijventerreinen - Halfweg-Molenwatering Circulair</i>	8-12-2021	<i>Nissewaard</i>	50.000
<b>Fonds Vitale Kerngebieden Rotterdam</b>	13-10-2021	<i>Rotterdam</i>	225.000
<b>Totaal verleend op alle onderwerpen</b>			<b>2.388.064</b>
<b>Totaal beschikbaar budget</b>			<b>2.722.798</b>
<b>Budgetruimte Bijdrageregeling 2021</b>			<b>334.734</b>

De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat stelde binnen de programmakosten economisch vestigingsklimaat voor projectbijdragen aan gemeenten een budget van € 2.722.798 beschikbaar. Ten opzichte van het budget is er voor € 334.734 minder aan projectbijdragen verleend. Zo was het de verwachting dat er in 2021 een voorstel zou komen voor de Zorginnovatie academie in Vlaardingen. Dit liep vertraging op door wisseling van projectleiders bij de gemeenten, waardoor het voorstel in 2022 ter besluitvorming is voorgelegd. Daarnaast zijn er in 2021 met diverse partners gesprekken gevoerd over het opzetten van een innovatieprogramma voor de maritieme sector, maar uit onderzoek eind 2021 is gebleken dat er vanuit de sector een andere behoefte is.

Het door de bestuurscommissie beschikbaar gestelde budget van € 2.722.798 voor het verlenen van projectbijdragen is ook bedoeld voor bevoorschotting en afrekening van alle tot en met 2021 verleende bijdragen. De in 2021 verantwoorde last van € 1.151.151 houdt naast bevoorschotting en afrekening ook rekening met de daadwerkelijke voortgang van de projecten. De onderbesteding bedraagt uiteindelijk € 1.571.647. Voor zover hiervoor verplichtingen zijn aangegaan wordt dit budget toegevoegd aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.

Het financiële verloop van de tot en met 2021 verleende projectbijdragen aan gemeenten is als volgt:

Jaar	Verleend t/m 2021	Bevoorschot en afgerekend t/m 2020	Vrijval t/m 2020	Nog te bevoorschotten en af te rekenen t/m 2020	Bevoorschot en afgerekend 2021	Vrijval 2021	Nog te bevoorschotten en af te rekenen	Correctie bestedingen *
2015	1.892.340	1.841.069	51.271	0			0	
2016	2.394.654	2.237.005	121.649	36.000	-10.183	46.183	0	
2017	2.200.000	1.819.048	214.452	166.500	91.129	75.371	0	
2018	3.044.850	2.277.927	113.633	653.290	320.376	74.624	258.290	
2019	2.143.219	1.554.575	0	588.644	78.644		510.000	
2020	2.549.000	623.200	0	1.925.800	1.360.000		565.800	
2021	2.388.064				543.600		1.844.464	875.958
<b>Totaal</b>	<b>16.612.127</b>	<b>10.352.823</b>	<b>501.005</b>	<b>3.370.234</b>	<b>2.383.565</b>	<b>196.178</b>	<b>3.178.554</b>	<b>4.054.512</b>

\* vanwege het voorgeschreven baten en lasten stelsel, waarbij de lasten de daadwerkelijk projectvoortgang dienen te volgen, zijn de lasten in boekjaar 2021 per saldo verlaagd met € 875.958 en op de balans geboekt (saldo bestaat uit € 1.559.239 Vooruitbetaalde projectbijdragen en € 683.281 nog te betalen projectbijdragen). Voor de juiste balanspositie per jaareinde dient de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat met dit bedrag te worden verhoogd

Per jaareinde dient € 4.054.512 beschikbaar te zijn voor bevoorschotting en afrekening van tot en met 2021 verleende bijdragen. Hiervoor is de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat beschikbaar. Zie verder de toelichting bij de reserves.

#### Ad 2 Programmakosten – Projectontwikkeling

Binnen het onderdeel programmakosten kenden de middelen voor projectontwikkeling een onderbesteding van € 414.830. Deze onderbesteding kent diverse oorzaken. In 2021 was bijvoorbeeld gepland om een monitor op te stellen die inzicht biedt in onder meer de stand van zaken rondom startups en scaleups in de metropoolregio. Doordat meer tijd nodig was voor het uitwerken van de onderzoeksopzet en -uitvraag kon dit niet in 2021 plaatsvinden. Binnen Next Economy bedrijventerreinen zijn vouchers voor expertondersteuning aan gemeenten beschikbaar gesteld. Hier is geen gebruik van gemaakt in 2021. In december 2021 zijn deze vouchers opgehoogd (van 1 dag naar 2,5 dag), waardoor verwacht wordt dat in 2022 wel gebruik gemaakt zal worden van deze vouchers. In het budget voor Digitalisering was voor 2021 rekening gehouden met het ondersteunen van gemeenten in het ontwikkelen van een digitale strategie. Deze ondersteuning heeft uiteindelijk plaatsgevonden vanuit het budget van de Connectiviteitsbrigade. De Connectiviteitsbrigade wordt door meerdere partijen gefinancierd, waardoor de kosten voor de MRDH lager uitvielen.

Ten laste van dit budget voor projectontwikkeling is per jaareinde wel reeds voor ongeveer € 275.000 aan verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen. Voorbeeld hiervan is de selectie van de campus connector/ambassadeur die half januari 2022 is gestart en zich richt op de verbinding bedrijfsleven – campussen en de positionering van het ecosysteem van campussen. Vanwege de fysieke beperkingen van corona was een start in 2021 nog niet zinvol.

### Ad 3 Subsidie InnovationQuarter

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

InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio met betrekking tot versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Voortbouwend op de samenwerking van de afgelopen jaren heeft IQ in 2021 ingezet op 4 pijlers: Innoveren, Secretariaat Economic Board Zuid-Holland (EBZ), Investor Relations Program (Internationaliseren) en het Zuid-Hollands Investeringsplatform (ZIP).

Dit heeft de volgende resultaten opgeleverd:

1. Vanuit Innoveren zijn 65 businesscases en innovatieprojecten gerealiseerd met een investeringsvolume van € 45 miljoen. Daarnaast heeft IQ afgelopen jaar samen met partners onder andere de innovatieprogramma's SMITZH, Energie & Klimaat, ZorgTech, AgriTech en Maritime Delta uitgevoerd en leverde ze een substantiële bijdrage aan de totstandkoming van diverse voorstellen voor het Nationaal Groeifonds.
2. Vanuit Internationaliseren zijn 51 buitenlandse bedrijven geassisteerd bij het vestigen dan wel uitbreiden in de regio. Zij verwachten binnen 3 jaar € 597 miljoen te investeren in de regio en 2483 arbeidsplaatsen te creëren. Daarnaast heeft IQ 143 investor relations gesprekken gevoerd met hier reeds gevestigde buitenlandse bedrijven en 88 trade relations gesprekken met innovatieve mkb-bedrijven over hun internationale ambities. 169 innovatieve regionale bedrijven namen deel aan hun internationaliseringsactiviteiten.
3. Vanuit het Secretariaat voor de EBZ is afgelopen jaar onder andere gewerkt aan de Groeiagenda Zuid-Holland en bijbehorende regionale lobby, aan de ondersteuning van de taskforces op het terrein van Human Capital, Energie, Circulair, Digitaal, Life Sciences & Health, Campussen en Technologische Industrie en aan de uitvoering van het Human Capital-akkoord (inmiddels 15 projecten).
4. Vanuit ZIP is in 2021 mede-uitvoering gegeven aan de Corona-OverbruggingsLeningen (COL) en zijn verschillende businesscases doorgerekend.

### Ad 4 Subsidie Yes!Delft

De begrote subsidie aan YES!Delft (jaarschijf 2021) van € 285.000 is volledig besteed. Zie ook de inhoudelijke toelichting op de samenwerking met YES!Delft bij Wat wilden we bereiken? en Wat is er voor gedaan?

### Ad 5 Directe kosten personeel

De hier verantwoorde onderbesteding van € 125.664 wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot.

## **Baten**

### *Inwonerbijdrage*

De inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat bedraagt in de begroting 2021 € 6.501.075 en is conform begroting gerealiseerd. Deze inwonerbijdrage wordt deels verantwoord binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (€ 5.180.819) en is voor het overige deel beschikbaar als dekking voor de aan Economisch Vestigingsklimaat gerelateerde overhead (€ 1.320.256 zie hoofdstuk 2.4). Vanwege



onderbesteding op de overhead (zie hoofdstuk 2.4) is binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat een groter deel van de inwonerbijdrage verantwoord (€ 96.201 meer baten gerealiseerd dan begroot).

#### *Overige inkomensoverdrachten gemeenten*

Betreft de afname van gemeenten van gegevens over detailhandel op basis van licentie overeenkomsten. Realisatie nagenoeg gelijk aan begroting.

#### **Reserves**

De begrote reserve-onttrekking van € 1.034.066 bestaat uit twee delen:

- € 285.000 ter dekking van de jaarschijf 2021 van de begrotingspostsubsidie aan YES!Delft. Deze subsidie is conform begroting gerealiseerd in 2021, de begrote reserve onttrekking wordt daardoor ook gerealiseerd.
- € 749.066 ter dekking van het plafond voor het verlenen van projectbijdragen aan gemeenten en anderzijds ter dekking voor het bevoorschotten en afrekenen van deze projectbijdragen. De bevoorschotting en afrekening van verleende projectbijdragen (inclusief projectvoortgang) was € 1.571.647 lager dan begroot. Een bijdrage uit de reserve was daarom niet nodig om de exploitatiekosten te dekken.

#### *Toelichting verloop en bestemming Egalisatiereserve EV*

De Egalisatiereserve EV bestond per 1 januari 2021 uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2020 verleende projectbijdragen	€ 3.013.778
Meerjarige afspraken YES!Delft 2020-2022	€ 403.750
Sterker uit de crisis	€ 749.066
Onvoorzien	€ <u>66.456</u>
Saldo 1 januari 2021	€ 4.233.050
Onttrekking YES!Delft	€ <u>285.000</u>
Saldo 31 december 2021	€ 3.948.050

Voor het extra Sterker uit de crisis budget zijn in 2021 de bijdragen verleend, de specifieke reservering hiervoor kan nu vervallen. Voor de reservering Meerjarige afspraken YES!Delft 2020-2022 resteert na de bijdrage uit de reserve in 2021 van € 285.000 nog € 118.750. Dit bedrag dient gereserveerd te blijven voor de laatste jaarschijf van deze lopende subsidie (tot en met mei 2022). De post Onvoorzien binnen de reserve kan vervallen, uitgangspunt van de reserve is dat er concrete projecten mee worden gefinancierd. Per 31 december 2021 bestaat de reserve dan uit de volgende onderdelen:

Nog af te rekenen tot en met 2021 verleende projectbijdragen	€ 4.054.512
Meerjarige afspraken YES!Delft	€ <u>118.750</u>

Benodigd saldo 31 december 2021	€ 4.173.262
Beschikbaar per 31 december 2021	<u>€ 3.948.050</u>
Tekort	€ 225.212

### **Voorstel Resultaatbestemming**

Het gerealiseerde resultaat over het boekjaar 2021 bedraagt € 1.459.857. Voorstel is om hiervan € 225.212 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV ter dekking van de reeds verleende maar nog af te rekenen projectbijdragen aan gemeenten en de reeds verleende maar nog af te rekenen subsidie aan YES!Delft. Dan resteert er een nog te bestemmen resultaat van € 1.234.645. Voorgesteld wordt dit bedrag toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat en in te zetten voor de meerjarige subsidie aan YES!Delft voor het programma Region of the Future 2022-2025. Met dit programma is een subsidie van in totaal € 1.500.000 gemoeid. Het programma gaat 3 jaar lopen en kent een jaarbegroting van € 500.000. Het algemeen bestuur neemt op 8 juli 2022 een besluit over de subsidie aanvraag. Het betreft een opschaling van het huidige programma City of the Future, met een jaarbegroting van € 285.000.

Daarnaast kan de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing) vervallen per 31 december 2021. Voorgesteld wordt om dit bedrag toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat en in te zetten voor het programma Region of the Future 2022-2025.

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

Nog af te rekenen tot en met 2021 verleende projectbijdragen	€ 4.054.012
Meerjarige afspraken YES!Delft 2020-2022	€ 118.750
Meerjarige afspraken YES!Delft 2022-2025	<u>€ 1.334.645</u>
Saldo 1 januari 2022	€ 5.507.407

### **Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2020 en realisatie 2021**

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

## Lasten

De realisatie van de lasten was in 2021 € 641.000 lager ten opzichte van 2020. Dit bestaat uit de volgende onderwerpen:

	Onderwerp	Realisatie 2021	Realisatie 2020	Vershil
1	Programmakosten-Bijdrageregeling	€ 1.151.000	€ 2.369.000	€ 1.218.000 -/-
2	Programmakosten - overig	€ 885.000	€ 386.000	€ 499.000 +/-
3	Subsidie InnovationQuarter	€ 873.000	€ 873.000	€ 0
4	Subsidie YES!Delft	€ 285.000	€ 166.000	€ 119.000
5	Directe kosten personeel	€ 850.000	€ 779.000	€ 71.000 -/-
	<b>Totaal</b>	<b>€ 4.044.000</b>	<b>€ 4.685.000</b>	<b>€ 641.000 -/-</b>

Toelichting grootste verschillen:

### *Programmakosten-Bijdrageregeling EV*

Het betreft veelal meerjarige projecten waarvan de bestedingen de projectvoortgang volgen. De bestedingen fluctueren daardoor ook tussen de jaren. Vanwege corona zijn een aantal projecten vertraagd geraakt in 2021, daardoor waren bestedingen beperkter.

### *Programmakosten – overig*

Er is in 2021 programmabreed meer besteed op projectontwikkeling. Op basis van het Plan Regionale Campusondersteuning 2021-2022 zijn diverse onderzoeken en ondersteuningsopdrachten verstrekt. In het kader van de doelstelling Ruimte om te werken ging het om de uitwerking van de Transformatiewijzer MRDH en de toepassing hiervan op compensatieplannen. Op het gebied van goede digitale connectiviteit is er onder meer extra inzet gepleegd voor de Connectiviteit Brigade. Voor de gemeenten Midden-Delfland, Den Haag en Rotterdam deed de Verkeersonderneming in 2021 onderzoek naar bezoekersstromen. In de samenwerking tussen de MRDH en de Greenport West-Holland zijn in 2021 kwartiermakers gestart op digitalisering, leven lang ontwikkelen en ruimtelijk-economische strategie.

### Subsidie YES!Delft

De subsidie liep in 2021 het gehele jaar, de start was in juni 2020 (7 maanden).

## Baten

De realisatie van de baten was in 2021 € 189.000 hoger dan in 2020. Dit heeft te maken met de gestegen inwonerbijdrage in de begroting 2021 ten opzichte van de begroting 2020.

## 2.4 Overzicht overhead

### 2.4.1 Wat hebben we gedaan?

Zie paragraaf 3.4.2 Bedrijfsvoering voor een toelichting over de werkzaamheden.

### 2.4.2 Wat heeft het gekost?

Overhead (euro's)	Realisatie 2021	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021	Primaire begroting 2021	Realisatie 2020
<b>Lasten:</b>					
Personele overhead Va	2.947.855	85.872	2.861.983	2.788.990	3.020.474
Materiële overhead Va	2.005.507	-395.293	2.400.800	2.400.800	1.832.622
	<b>4.953.362</b>	<b>-309.421</b>	<b>5.262.783</b>	<b>5.189.790</b>	<b>4.853.096</b>
Personele overhead EV	818.879	2.622	816.257	872.828	899.857
Materiële overhead EV	501.377	-98.823	600.200	600.200	458.156
	<b>1.320.256</b>	<b>-96.201</b>	<b>1.416.457</b>	<b>1.473.028</b>	<b>1.358.013</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>6.273.618</b>	<b>-405.622</b>	<b>6.679.240</b>	<b>6.662.818</b>	<b>6.211.109</b>

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

De overhead laat een onderschrijding zien van € 405.622 ten opzichte van de begroting. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 494.116 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 € 88.494 dat grotendeels wordt veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures en personele knelpunten. Hierdoor bleek tijdelijk extra ondersteuning noodzakelijk. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijding van € 489.936 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 401.442 positief.

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

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Realisatie 2021	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021	Primaire begroting 2021	Realisatie 2020
Onttrekking fonds BDU	4.953.362	-309.421	5.262.783	5.189.790	4.818.613
Inwonersbijdrage EV	1.320.256	-96.201	1.416.457	1.473.028	1.349.392
<b>Totale dekkingsbron</b>	<b>6.273.618</b>	<b>-405.622</b>	<b>6.679.240</b>	<b>6.662.818</b>	<b>6.168.005</b>
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>43.104</b>
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverhoging	0	0	0	0	-43.104
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De kosten voor de personele en materiële overhead worden voor zover deze betrekking hebben op verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit/Va) gedekt vanuit de BDU. Voor zover deze kosten betrekking hebben op de versterking van het economisch vestigingsklimaat worden deze kosten gedekt vanuit de inwonersbijdrage. Door een onderbesteding van € 405.622 op de overhead is er minder dekking nodig.

## Indicatoren

	Taakveld	Indicator	Realisatie 2021	Begroting 2021
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,037 fte per 1.000 inwoners	0,037 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,035 fte per 1.000 inwoners	0,035 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 4,68 per inwoner	€ 5,03 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	6,31% van de totale loonsom	5,84% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	1,02% van de totale lasten	1,23% van de totale lastenbegroting

Ad 1) De formatie bedroeg in 2021 89,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2020 2.390.101 (begroting 2021).

Ad 2) De bezetting bedraagt per 31 december 2021 84,2 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 2020 2.390.101 (begroting 2021).

Ad 3) De totale apparaatskosten bedroegen in 2021 € 11.174.338 (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en totale overhead). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2020 2.390.101 (begroting 2021).

Ad 4) De totale loonsom bedraagt in 2021 € 8.667.454 (zie hoofdstuk 3.4 Bedrijfsvoering, directe salariskosten en personele overhead). De externe inhuur bedraagt in 2021 € 547.130. Voor 15% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH-gemeenten.

Ad 5) De overhead bedraagt in 2021 € 6.273.618 (zie het overzicht Overhead in dit hoofdstuk). De totale lasten bedragen in 2021 € 615.503.404 (zie Hoofdstuk 4 Overzicht van baten en lasten). De lasten worden gefinancierd uit de BDU voor de Vervoersautoriteit en uit de inwonerbijdrage bij Economisch Vestigingsklimaat.

-0-0-0-

## Hoofdstuk 3 Paragrafen

-0-0-0-

### **3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing**

#### *Het begrip 'weerstandsvermogen'*

Het financiële 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 je geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunt treffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

#### *Beleidsnota*

Het algemeen bestuur heeft op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vastgesteld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen. Voor de structurele inventarisatie en beheersing van (mogelijke) risico's bij infrastructurele projecten, waarbij de MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert, is een eerste stap gezet met de aanschaf en inrichting van RISKID. Het project Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio wordt gebruikt als pilot voor deze werkwijze.

#### *Risico's algemeen*

Er zijn twee mogelijke maatregelen om risico's te beheersen en/of financieel te dekken.

1. Risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen te treffen. Bijvoorbeeld door verzekeringen af te sluiten of de regelgeving aan te scherpen.
2. Risico's financieel afdekken door voorzieningen voor risico's in te stellen die je kunt kwantificeren, alsmede een weerstandsvermogen instellen voor risico's die je niet financieel kunt kwantificeren.

Regelmatig doen zich normale bedrijfsrisico's voor. Daarom zijn die vrij goed meetbaar. Je kunt ze daardoor afdekken door beheersmaatregelen of 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) kan voorkomen en dat je voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen (*apparaatslasten EV begroting 2016*) nodig hebt. Dit komt neer op een bedrag van circa € 100.000, dat elke vier jaar nodig is. Voor ditzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd.

Dit risico is met de vaststelling van zogenaamde uittreedregels komen te vervallen. Op 12 juli 2019 stelde het algemeen bestuur de 'Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014' (GR MRDH) vast. Daarin staat opgenomen dat bij uittreding een uittreedsom wordt bepaald: het bedrag dat de uittredende deelnemer dient te betalen aan de GR MRDH en dat bestaat uit de schade die de GR MRDH lijdt als gevolg van de uittreding. Het aanhouden van een aparte reserve is daardoor niet meer nodig. Wij zullen dit met een opheffingsbesluit eind 2021 effectueren.

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

De risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen de projecten wordt aangehouden, 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 taken voor verkeer en vervoer worden in hoge mate (>99%) gefinancierd met rijksmiddelen. Omdat deze middelen, voor zover ze nog niet zijn besteed, worden beschouwd als vreemd vermogen, kun je geen risicoreserve van deze middelen opbouwen.

#### *Financiering OV-bedrijven*

Zoals in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury) gemeld, financiert de MRDH de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven. Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit blijkt dat je een reserve moet vormen om de risico's naar behoren af te dekken, die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie aan voornoemde OV-bedrijven gunde en dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa. Ook is meegewogen dat het kredietrisico wordt beperkt, doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandenlijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als 'laag' geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

Ook financiert de MRDH op grond van de verordening Bussenleningen investeringen in bussen. Met het instellen van deze verordening wil de MRDH vooral adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor concessiehoudende vervoerbedrijven faciliteren. Zodat die daarmee de gewenste transitie naar zero emissie-busvervoer kunnen realiseren.

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2021 berekend op basis van de maandenlijks te betalen concessievergoedingen. De maandenlijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 30 miljoen. Uitgaande van een worstcasescenario (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. Vanaf het jaar 2022 zal de ondergrens verhoogd worden naar € 28 miljoen op basis van een maandenlijkse concessievergoeding van gemiddeld € 31 miljoen.

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



De coronacrisis leidt niet tot een aanpassing van de genoemde wegingsfactoren voor de risicoberekening. Het risico dat de vervoerders niet aan de rente- en aflossingsverplichtingen voldoen blijft laag. De rente en afschrijving maken immers onderdeel uit van de maandelijkse concessievergoeding, waardoor de MRDH hier rechtstreeks op kan sturen. Het maatschappelijk belang voor het behoud van het openbaar vervoer is onverminderd groot, ook met het oog op de toenemende verstedelijking waar de regio de komende jaren mee heeft te maken. Dit maatschappelijke belang blijkt ook uit de aandeelhouderrol van de overheden in de betreffende vervoersbedrijven. De forse daling van de reizigersinkomsten, vanwege de coronamaatregelen, is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven. Binnen de metropoolregio zijn zij immers opbrengstverantwoordelijk.

Voor het jaar 2021 (net als het jaar 2020) zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Deze afspraken leidden tot de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021 (de Beschikbaarheidsvergoeding), die ervoor zorgt dat 93-95% van de kosten van de vervoerders worden vergoed. Onderdeel van die afspraken is verder dat de MRDH de volledige begrote exploitatievergoedingen aan de vervoersbedrijven blijft uitkeren. Daarnaast is het in 2021 opgestelde Transitieprogramma OV en corona onderdeel van de afspraken. Het transitieprogramma wordt tot en met 2022 periodiek herijkt, om zo elke keer te kunnen bijsturen als de situatie daar om vraagt. De MRDH-begroting 2022 en verder gaat uit van een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer ten opzichte van 2021.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.158.925.102	1.149.722.194	1.226.387.131	1.311.824.207	1.341.430.788	1.387.004.930
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.420.422.451	1.347.007.597	1.384.861.186	1.512.424.478	1.482.960.734	1.462.307.764
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	923.274.593	875.554.938	900.159.771	983.075.911	963.924.477	950.500.047
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	235.650.509	274.167.255	326.227.360	328.748.296	377.506.311	436.504.883
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	18.852.041	21.933.380	26.098.189	26.299.864	30.200.505	34.920.391
Netto/gewogen risico (ondergrens € 27 miljoen)	27.000.000	28.000.000	28.000.000	28.000.000	30.200.505	34.920.391
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	25.873.277	27.000.000	28.000.000	28.000.000	28.000.000	30.200.505
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.334.239	7.685.992	7.801.395	8.208.065	8.526.284	8.779.356
<b>Toevoeging opslag aan risicoreserve*</b>	<b>1.126.723</b>	<b>1.000.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.200.505</b>	<b>4.719.886</b>
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
<b>Beschikbaar voor exploitatie</b>	<b>6.207.516</b>	<b>6.685.992</b>	<b>7.801.395</b>	<b>8.208.065</b>	<b>6.325.779</b>	<b>4.059.470</b>

Samenvatting weerstandsvermogen ratio jaarrekening 2021:

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

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV-bedrijven: € 27.000.000  
 Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV-bedrijven: € 27.000.000

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

Weerstandsvermogen ratio: 1 (voldoende)

Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2021 is bereikt. Er is op dit moment geen dekkingstekort op de te bereiken reserve. Het meerjarenbeeld geeft aan dat er vanaf 2022 wel weer toevoegingen aan de reserve nodig zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

### *Vennootschapsbelasting*

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

Voor wat betreft de activiteit treasuryfunctie<sup>2</sup> (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) liet de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) laat deze activiteit een 'plus' zien, die op dit moment door de MRDH wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Deze 'plus' wil de Rijksbelastingdienst belasten met Vpb. In dit verband gaat de Rijksbelastingdienst voorbij aan het feit dat de MRDH deze leningen verstrekt vanuit de rol als Vervoersautoriteit en 'lender of last resort'. De vervoerders kunnen wel lenen bij banken, maar dan tegen (zeer) hoge rentepercentages. Om het openbaar vervoer betaalbaar te houden, is ervoor gekozen om te lenen bij de MRDH. Daarnaast subsidieert de MRDH de in rekening gebrachte opslag weer via de concessie aan de vervoerders. De Rijksbelastingdienst kijkt echter niet naar de MRDH als geheel, maar ziet de treasuryfunctie als aparte activiteit.

In november 2019 liet de Rijksbelastingdienst per brief 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 risico-opslag ongeveer € 7 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat zij van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet betalen. Dat wil zeggen: ongeveer € 1,75 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 € 1,75 miljoen minder beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio.

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarbij we voor de vennootschapsbelasting de jaren 2016 en 2017 kunnen gaan afronden. De intentie is om de afspraken voor de jaren 2018 en verder te continueren. De Rijksbelastingdienst vraagt de MRDH hiervoor aanvullende onderbouwing aan te leveren. Voor die onderbouwing wordt

---

<sup>2</sup> Niet alleen de MRDH heeft met deze problematiek te maken, maar alle publiekrechtelijke organisaties (gemeenten, provincies, etc.) die externe leningen aantrekken om deze vervolgens weer uit te lenen met een marktconformiteitsopslag kunnen met dit standpunt van de Rijksbelastingdienst te maken krijgen.

momenteel Deloitte ingehuurd. Op basis van het continueren van de afspraken zal het te betalen bedrag over de aanslagen 2016 t/m 2020 liggen op ongeveer € 10.000.

### *Kengetallen*

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

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

Kengetallen	2021	2020
Netto schuldquote	165,6%	148,9%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-5,1%	-3,9%
Solvabiliteitsratio	2,2%	2,0%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,5%	2,1%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.

### Opmerkingen

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

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

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

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen de fondsen (met name de BDU verkeer en vervoer). De per balansdatum aanwezige fondssaldi zijn daarnaast conform de bepalingen in het BBV als vlottende schulden te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen voor de in de tabel genoemde jaren niet zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt in hoofdstuk 3.3 (financiering en treasury) nader beschouwd.

Het kengetal structurele exploitatieruimte geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte de MRDH heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of

structurele daling van de lasten nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels uit structurele middelen worden gedekt. Een negatief percentage betekent dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt.

### **3.2 Onderhoud kapitaalgoederen**

#### *Investerings*

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

#### *Afschrijvingen*

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

#### Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

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

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

#### *Gronden*

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

Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving	
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
4	Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5	Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
6	Rijswijk G 2984	Limpgerstraat/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/Railin	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16	Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17	Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18	Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19	Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20	Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21	Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haag	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

### *Bedrijfsgebouw Westersingel*

Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de ambtelijke organisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar. Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1,2 miljoen. In 2019 is er geïnvesteerd in het parkeerterrein op de Westersingel. Deze investeringen worden in 10 jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

### *Overige materiële vaste activa*

Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgebied 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.

Investerings in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in 3 jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen

#### *Haltevoorzieningen*

Conform de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn.abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen hieraan en het beheer en onderhoud hiervan zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in vijf jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM. De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2021 bedraagt € 0.

### **3.3 Financiering en treasury**

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

#### *Financiële positie*

De financiële positie per begin en ultimo 2021 laat zich als volgt becijferen:

<b>Balans en financiering</b>		
	<b>31-dec-21</b>	<b>31-dec-20</b>
<b>Beschikbaar op lange termijn</b>		
Eigen vermogen	32.507.907	30.206.327
Schulden op lange termijn	1.054.909.811	1.127.554.201
<b>Benodigd op lange termijn</b>	<u>1.087.417.718</u>	<u>1.157.760.528</u>
Materiële vaste activa	1.006.635	1.445.982
Financiële vaste activa	1.054.926.103	1.126.494.386
	<u>1.055.932.738</u>	<u>1.127.940.368</u>
<b>Financieringsoverschot</b>	<u><u>31.484.980</u></u>	<u><u>29.820.160</u></u>
<b>Te weten</b>		
Vlottende activa	411.391.233	374.772.636
Vlottende passiva	379.906.253	344.952.476
<b>Werkkapitaal</b>	<u><u>31.484.980</u></u>	<u><u>29.820.160</u></u>

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2021 is toegenomen met een bedrag van € 1,6 miljoen. In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

<b>Staat van herkomst en besteding middelen</b>	
<b>Beschikbaar gekomen uit</b>	
Onttrekking Egalisatiereserve EV	285.000-
Nog te bestemmen resultaat 2021	1.459.857
Toevoeging risicoreserve financieringen	1.126.723
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering	439.348
Afloop waarborgsommen	1.078.312-
Aangetrokken leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven	71.566.079-
	<hr/>
	69.903.463-
<b>Besteed aan</b>	
Verstrekke leningen -/- aflossingen regionale OV-bedrijven	71.568.283-
Investerings	-
	<hr/>
	-71.568.283
	<hr/>
<b>Toename werkkapitaal</b>	<b>1.664.820</b>

#### *Treasuryfunctie en -beleid*

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

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (BLDO)). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2021. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen en richtlijnen.



De belangrijkste interne regelgeving omvat:

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

Hierin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen, bevoegdheden en administratieve organisatie. Het Treasurystatuut is in 2020 aangepast en geldt in 2021.

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

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

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

#### *Financiering railinvesteringen*

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

#### *Bussenleningen*

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

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

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

	Stand per 1-1-2021		Opgenomen gelden		Aflossingen		Stand per 31-12-2021	
HTM leningen	€	506.900.000	€	44.000.000	€	28.700.000	€	522.200.000
RET leningen	€	570.692.195	€	5.000.000	€	85.940.457	€	489.751.738
EBS leningen	€	48.901.187			€	5.927.823	€	42.973.364
<b>Totaal leningen</b>	<b>€</b>	<b>1.126.493.382</b>	<b>€</b>	<b>49.000.000</b>	<b>€</b>	<b>120.568.280</b>	<b>€</b>	<b>1.054.925.102</b>
HTM borgstellingen	€	1.300.000			€	1.300.000	€	-
RET borgstellingen	€	108.000.000			€	4.000.000	€	104.000.000
<b>Totaal borgstellingen</b>	<b>€</b>	<b>109.300.000</b>	<b>€</b>	<b>-</b>	<b>€</b>	<b>5.300.000</b>	<b>€</b>	<b>104.000.000</b>

#### *Schatkistbankieren*

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

#### *Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement*

In het verslagjaar is de voor de MRDH relevante korte rente (op basis van de hiervoor geschetste beleidslijnen) negatief gebleven. Daardoor was het in 2021 niet lonend om kasgeldleningen te verstrekken aan andere decentrale overheden. Bij het schatkist bankieren kan de MRDH de overtollige liquiditeiten voor 0% 'wegzetten'. Het rentepercentage voor leningen met looptijden van een jaar of meer bewoog zich in 2021 licht opwaarts. Voor de tarieven 2022 en verder liggen de prognoses op een hoger niveau.

De MRDH had ultimo 2021 een belegd vermogen van € 1.300,4 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

Leningen regionale OV-bedrijven	€ 1.054,9 miljoen
Rekening-courant 's Rijks schatkist	€ 245,5 miljoen
Liquide middelen	€ 50 duizend
	-----
<b>Totaal</b>	<b>€ 1.300,4 miljoen</b>
	=====

Het ultimo 2021 uitgezette bedrag aan regionale OV-bedrijven bedroeg € 1.054,9 miljoen, waarover een bedrag van € 19,1 miljoen aan rentebaten is gerealiseerd. Het opgenomen bedrag ultimo 2021 bedroeg € 1.054,9 miljoen, waarvoor een bedrag ad € 11,6 miljoen aan rentelasten is gerealiseerd. Het verschil tussen de rentebaten en de rentelasten is vrijwel geheel te verklaren door de marktconformiteitsopslag op de leningen.

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

### *Renterisicobeheer*

Het renterisico dat de MRDH op de leningenportefeuille loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH in 2021 uitsluitend leningen aantrok, 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 2021		(Bedragen * 1000)
		2021
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		39.000
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen		39.000
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)		0
5. Betaalde aflossingen		110.566
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)		0
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)		0
<b>Renterisiconorm</b>		
8. Begrotingstotaal		539.813
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling		20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)		107.963
<b>Toets renterisiconorm</b>		
10. Renterisiconorm		107.963
7. Renterisico op vaste schuld		-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)		107.963

De kasgeldlimiet is een plafond voor de netto vlottende schuld van de MRDH en heeft tot doel een te grote gevoeligheid voor rentefluctuaties op de kortlopende schuld te voorkomen. Deze limiet bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal. Indien de hiervoor genoemde schuld voor een derde achtereenvolgende kwartaal de limiet overschrijdt, moet de MRDH zijn toezichthouder hiervan op de hoogte stellen en een plan voorleggen om het daaropvolgende kwartaal weer aan de gestelde limiet te voldoen. Deze limiet werd in 2021 niet overschreden.

Kasgeldlimiet 2021		Bedragen x € 1.000			
		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
<b>Omvang korte schuld</b>					
Opgenomen gelden < 1 jaar					
Schuld rekening courant		-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
<b>Totaal netto vlottende schuld</b>		-	-	-	-
<b>Vlottende middelen</b>					
Contante gelden in kas		-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant		3.263	3.129	50	50
Overige uitstaande gelden < 1 jaar(SKB)		187.736	176.690	266.128	262.847
<b>Totaal vlottende middelen</b>		191.000	179.820	266.178	262.897
<b>Toets kasgeldlimiet</b>					
Totaal vlottende middelen		191.000	179.820	266.178	262.897
Toegestande kasgeldlimiet		44.265	44.265	44.265	44.265
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		235.264	224.084	310.443	307.162
7. Begrotingstotaal	€539.813				
8. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,2%				
9. Kasgeldlimiet	€44.265				

### *Kredietrisico*

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

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

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

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

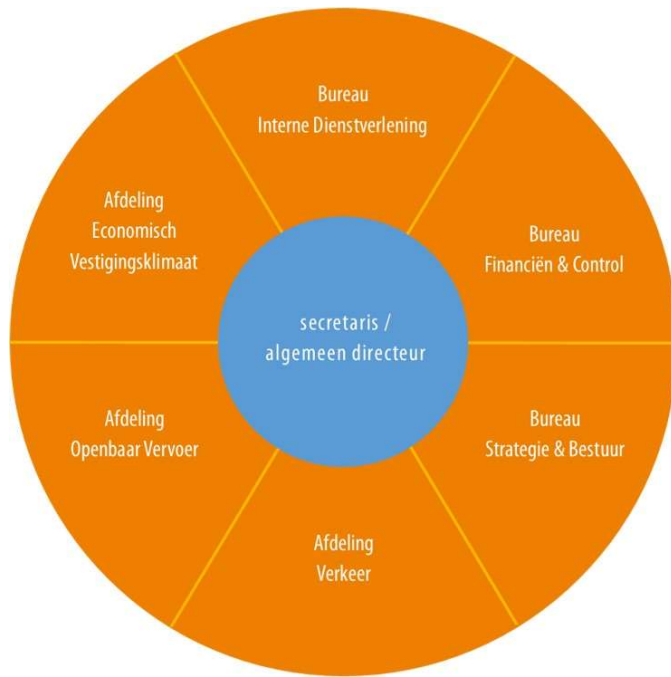
Voor de verstrekte leningen aan regionale OV-bedrijven is op basis van een daartoe uitgevoerde analyse een specifiek daarop toegesneden risicobeheer van toepassing. Dit wordt in hoofdstuk 3.1 (weerstandsvermogen en risicobeheersing) nader toegelicht.

### **3.4 Bedrijfsvoering**

#### **3.4.1 MRDH-organisatie**

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

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



#### *Secretaris-algemeen directeur*

De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie en geeft leiding aan vijf managers. En vervult daarbij zelf het management van BID. De verdeling van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur is vanaf 2021 geharmoniseerd met de verdeling van de salarislasten van alle staffuncties. Dit betekent dat de salarislasten voor 20% ten laste komen van de inwonerbijdrage EV en 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer.

#### *Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer*

Binnen de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 49 fte. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2020. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer.

### *Economisch Vestigingsklimaat (EV)*

Binnen de afdeling Economisch Vestigingsklimaat staat de uitvoering van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de manager. Dit organisatieonderdeel telt, net als in 2020, 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

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

De MRDH heeft drie afdelingen voor de uitvoering van stafzaken. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, ICT en facilitaire zaken/huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 29,6 fte. Dit is ongewijzigd ten opzichte van 2020. De ambtelijke inzet komt voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutel hoofdstuk 2.4 Overzicht overhead.

### *Directe salariskosten*

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

	Realisatie 2021	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	2.171.885	-891.564	3.063.449
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	1.878.612	527.291	1.351.321
Economisch Vestigingsklimaat	850.223	-125.663	975.886
<b>Totalen</b>	<b>4.900.720</b>	<b>-489.936</b>	<b>5.390.656</b>

Aan directe salariskosten is € 489.936 minder besteed dan begroot. Een toelichting per programma is opgenomen in hoofdstuk 2 Programmaverantwoording.

### *Personele overhead salarislasten en materiele apparaatslasten.*

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

### **3.4.2 Bedrijfsvoering**

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

## *Werkzaamheden*

### Bestuurszaken

2021 stond in het teken van het hybride vergaderen. In het voorjaar en najaar vond het merendeel van de bestuurlijke vergaderingen en bijeenkomsten digitaal plaats, in de periode tussen april en oktober juist fysiek. Het ging dan vooral om vergaderingen en bijeenkomsten die nodig waren voor onderwerpen die strategisch verder moesten worden gebracht. Om met inachtneming van de coronamaatregelen te kunnen vergaderen, is daarbij uitgeweken naar andere locaties, aangezien de vergaderzalen in het MRDH-gebouw hiervoor namelijk niet geschikt zijn. Daarnaast zijn in 2021 besluiten en regelgeving van de MRDH op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt en gepubliceerd. Hier zijn geen bijzonderheden aan de orde geweest.

### ICT/DIV

2021 was opnieuw een coronajaar. Dit betekende veel thuis werken, waardoor het kantoorpand aan de Westersingel beperkt open was. Dit had echter geen invloed op de ondersteuning van ICT aan de organisatie. Problemen zijn op afstand of via ondersteuning op de locatie Westersingel opgelost. Inmiddels wordt het pand aangepast voor de nieuwe manier van werken. Denk hierbij aan het vergroten van de bandbreedte van wifi-netwerk en het plaatsen van apparatuur. Hiermee kun je de locatie ook gebruiken voor de combinatie van vergaderen op opstand en fysiek vergaderen.

Ondanks de coronacrisis staat de ontwikkeling op ICT-gebied niet stil. De MRDH streeft continu naar verbeteringen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, veilig werken en documentenbeheer. Onze ambitie is echter fors groter dan we aan capaciteit kunnen bieden. Hierdoor konden we de Roadmap ICT 2021 niet helemaal uitvoeren. We maakten echter wel vorderingen met de Pilot SharePoint, waarin onderzocht wordt of je SharePoint kunt gebruiken als gebruikersvriendelijk documentmanagementsysteem. We zijn daarmee in de fase van acceptatie gekomen. Ook stelden we het plan voor informatiebeleid vast. Op basis van dit plan en een fit-gap-analyse zijn actiepunten opgehaald die we nog moeten prioriteren en/of uitvoeren.

Met de gemeente Den Haag bekeken we het contract opnieuw en deden hierop een voorstel voor aanpassing. Naast dit contract pakten we ook het Dossier met Afspraken en Procedures (DAP) beet en maakten een update. In deze DAP zijn de afspraken op het gebied van dienstverlening richting de MRDH vastgelegd.

### Overige personele lasten

Sinds 2017 koopt de MRDH de ambtelijke inzet voor HRM-taken in bij de gemeente Rotterdam. De MRDH heeft geen eigen HRM-medewerkers in dienst. In 2021 vonden in die bemensing veel wijzigingen plaats. Omdat een consistente inzet vanuit organisatieperspectief en richting de MRDH-medewerkers van grote waarde wordt geacht, zijn hierover (vernieuwde) afspraken met gemeente Rotterdam gemaakt.

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



Conform de richtlijnen van het RIVM, die de MRDH volgt, is ook het afgelopen jaar vooral vanuit huis gewerkt. Vanuit het MT is veel aandacht besteed aan het welbevinden van de medewerkers, zowel in praktische als in mentale zin.

In 2021 had de coronacrisis en de daarvoor opgelegde maatregelen ook gevolgen voor de personele lasten. Voor de ondersteuning van het personeel in het thuiswerken zijn de nodige thuiswerkproducten aangeschaft. Daarnaast kende de organisatie voor de periode van 2021 een tijdelijke thuiswerkvergoeding toe. Hiermee worden de kosten van thuiswerken vergoed.

In 2021 is gestart met de doorontwikkeling van de organisatie, waarbij handelen vanuit collectieve kernwaarden centraal staat.

#### Financiën/Juridische Zaken

Voor de interim controle 2021 en de controle op de jaarrekening 2020 is gebruikgemaakt van de diensten van de Gemeentelijke Accountantsdienst van de gemeente Den Haag.

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

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

#### Huisvesting/Facilitaire zaken

Ook in 2021 was het kantoorpand aan de Westersingel beperkt geopend en bevond de primaire werkplek van onze medewerkers zich thuis. De RIVM-richtlijnen vormen de basis van de afspraken vanuit welke locatie binnen de MRDH wordt gewerkt. Op basis van de gesprekken in de teams en de resultaten van het MTO stelde het MT in 2021 vast dat we naar een andere manier van werken dan voor de coronapandemie toe willen, en dat we daarbij enkele positieve inzichten en verworvenheden uit de coronaperiode willen benutten en behouden. Met deze nieuwe manier van werken, willen we bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid door het mijden van de spits in het OV en op de weg. Ook dragen we zo bij aan de landelijke ambities voor klimaat en duurzaamheid, en aan een betere balans tussen werk en privé voor medewerkers. Bij deze nieuwe manier van werken, hoort een volledig hybride werkmethode en is er een andere inrichting van het kantoor nodig en gewenst. In oktober 2021 is het project 'Het nieuwe werken/Herinrichting' gestart. Hierbij is ingezet op maximaal hergebruik van bestaand meubilair. Deels wordt nieuw meubilair aangeschaft dat past bij het nieuwe concept. Apparatuur in de vergaderzalen wordt aangepast en de overige overleg ruimten worden voorzien van schermen, zodat je overal online kunt vergaderen. Eén etage wordt verdeeld in verschillende ruimten (Focus, Virtueel en Samenwerken). Afhankelijk van je werkzaamheden die dag kun je daar een werkplek reserveren.

De behoefte aan zit- en stabureaus op de werkvloer is in het plan 'Nieuwe werken' meegenomen en wordt in 2022 uitgevoerd.

Ondanks het thuiswerken is de preventieve rol voor veilig en verantwoord (thuis) werken gecontinueerd. Ook in 2021 zijn er online thuiswerkplekonderzoeken uitgevoerd, zijn medewerkers periodiek voorzien van tips en adviezen, en staan er veel bureaustoelen en schermen bij de mensen thuis. In het voorjaar 2021 organiseerden we 'Vitaliteitsweken'. Het personeel nam online deel aan de diversen cursussen en

workshops. Omdat de online yogalessen zo goed zijn ontvangen, bieden we de medewerkers een maandelijkse online yogales aan tot halverwege 2022.

In aangepaste vorm zijn bedrijfshulpverleners (EHBO en BHV) in 2021 weer bijgeschoold en zijn middelen nagelopen en indien nodig vervangen.

#### Communicatie/Public affairs

In 2021 is het nieuwe intranet (MIEP) gelanceerd. Met dit nieuwe intranet is een goede balans gevonden tussen het informatieve en het interactieve doel van een dergelijk platform.

De MRDH zet normaliter in op fysieke, informele, maar inhoudelijke ontmoetingen, zoals het Metropoolcafé en werkbezoeken. Als gevolg van de coronacrisis moesten we de slag maken naar digitale bijeenkomsten. Voor tal van onderwerpen zijn webinars georganiseerd en is gezocht naar mogelijkheden om toch de MRDH goed voor het voetlicht te brengen. Helaas is op het laatste moment het grote event *MRDH Live* geannuleerd, vanwege de vrij plotselinge aanscherping van de coronamaatregelen in oktober. Daardoor vonden er in 2021 geen grote events plaats.

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

In 2021 is gestart met de tweede tussenevaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling. Vanwege het lichte karakter wordt deze in eigen beheer uitgevoerd, waardoor de kosten beperkt blijven. De tussenevaluatie borduurt voort op de eerste tussenevaluatie en heeft tot doel concrete aanbevelingen te formuleren die leiden tot het verder versterken van de (ambtelijke en bestuurlijke) organisatie van de MRDH en de betrokkenheid van gemeenten bij de MRDH.

Tot slot vond ook in 2021 de metropool mastercourse strategie, die de MRDH samen met meerdere gemeenten invult, via een hybride invulling doorgang.

#### *Fraude en integriteit*

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

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

*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 2021	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021
Personele overhead (salarislasten)	3.766.734	88.494	3.678.240
Bestuurszaken	32.757	-72.243	105.000
ICT/DIV	493.907	-146.093	640.000
Overige personele lasten	460.420	-230.580	691.000
Financiën/Juridische zaken	180.771	771	180.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	1.209.848	174.848	1.035.000
Communicatie/Public Affairs	210.497	-139.503	350.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	- 48.346	-48.346	0
Doorbelasting overhead projecten	- 32.970	-32.970	0
<b>Totalen</b>	<b>6.273.618</b>	<b>-405.622</b>	<b>6.679.240</b>

Toelichting afwijkingen:

De overhead laat een overschot zien van € 405.622. Dit is opgebouwd uit een positief saldo van € 494.116 op de materiële overhead en een negatief saldo op de personele overhead van € 88.494.

*Personele overhead (salarislasten)*

Er is een overschrijding van € 88.494 op personele overhead (salarislasten). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de kosten voor het opvangen van langdurige ziektegevallen, ontstane vacatures en personele knelpunten. Hierdoor bleek tijdelijk extra ondersteuning noodzakelijk. Op het budget van de directe salariskosten in de programma's wordt echter tegelijkertijd een onderschrijving van € 489.936 gepresenteerd. Het saldo van de totale salarislasten is daarmee met € 401.442 positief.

### *Bestuurszaken*

De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 72.243. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat het merendeel van de bestuurlijke vergaderingen en bijeenkomsten digitaal plaatsvonden. Voor vergaderingen die wel fysiek konden plaatsvinden zijn wel hogere kosten gemaakt, in verband met het huren van externe locaties. Het elders huren was noodzakelijk om de coronamaatregelen in acht te kunnen nemen.

### *ICT/DIV*

Aan ICT/DIV is in 2021 € 146.093 minder besteed dan begroot, voornamelijk vanwege lagere lasten op inrichting en aanpassing van systemen, op licentiekosten en op ingecalculerde afschrijvingslasten. De Roadmap 2021 bleek, in combinatie met de beschikbare capaciteit, niet geheel uitvoerbaar. Ondanks de gemaakte vorderingen met betrekking tot de Pilot SharePoint zal volledige implementatie van dit documentmanagementsysteem pas in 2022 plaatsvinden. Door de verschuiving in tijd zijn er nog geen licentiekosten verschuldigd. In 2020 is een heroverweging gemaakt van voorgenomen aanschaf van ICT-middelen. Hierdoor zijn de afschrijvingslasten in 2021 lager dan begroot.

### *Overige personele lasten*

Aan overige personeelskosten is in 2021 € 230.580 minder besteed dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de deelbudgetten vergoeding woon-werk en opleidingen/trainingen. De Nederlandse Spoorwegen continueerde in 2021 de op eigen initiatief in 2020 ingezette pauzeregeling. Later in het jaar zijn de abonnementen omgezet naar werkelijk openbaar vervoer-gebruik. Maar door het grotendeels thuiswerken van de MRDH-medewerkers waren er weinig reisbewegingen. Daarnaast is er minder gebruikgemaakt van de mogelijkheden op het gebied van opleidingen/trainingen.

### *Financiën/Juridische zaken*

Zowel positieve als negatieve verschillen van deelbudgetten tellen op tot een kleine overschrijding van € 771.

### *Huisvesting/Facilitaire zaken*

In 2021 vond, bij de liquidatie van Stadsgewest Haaglanden, de afwikkeling van het huurcontract aan de Grote Markstraat in Den Haag plaats. Het oplossen van een juridisch geschil tussen Stadsgewest Haaglanden en de verhuurder van het voormalige kantoor aan de Grote Marktstraat over niet-verrekenbare BTW leidde tot een verrekening met de MRDH. Hiermee was in de begroting 2021 geen rekening gehouden. Hierdoor is het budget huisvesting/facilitaire zaken overschreden. De overschrijding bedraagt € 174.848.

Het kantoorpand aan de Westersingel was ook in 2021 grotendeels gesloten. Deze sluiting had zijn effect op alle deelbudgetten binnen deze kostencategorie. De kosten op onder meer de deelbudgetten voor schoonmaakkosten, facilitaire diensten, cateringkosten bij vergaderingen en kopieerkosten/drukwerk waren lager dan begroot. Deze ruimte is voor een deel besteed aan het onderzoek naar en het starten van het project 'Het nieuwe werken/Herinrichting'.

### *Communicatie/Public Affairs*

De onderschrijding binnen deze kostencategorie bedraagt € 139.503. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere kosten voor regiobijeenkomsten door de coronabeperkende maatregelen. Daarnaast is in 2021 afgesproken dat de tweede tussenevaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling in eigen beheer wordt uitgevoerd. Het inhuren van specialistische inhuur was hierdoor niet noodzakelijk.

De verwachting voor 2022 is dat door activiteiten rond de nieuwe bestuursperiode het budget in zijn geheel wordt gebruikt.

#### *Bijdrage samenwerkingsverbanden*

De opbrengst van de doorbelasting werkplekken en overheadkosten aan BEREIK! is niet in de begroting opgenomen en is in die zin een meevaller van € 48.346.

#### *Doorbelasting overhead projecten*

De MRDH is de uitvoerder voor het Abri-project namens vier gemeenten. Vanuit voortschrijdend inzicht is besloten een deel van de overheadkosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In 2021 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting. Ook dit is een meevaller van € 32.970.

#### *Personele en materiële overhead Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat*

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

Overhead Vervoersautoriteit	Realisatie 2021	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021
Personele overhead (salarislasten)	2.947.855	85.872	2.861.983
Bestuurszaken	26.206	-57.794	84.000
ICT/DIV	395.126	-116.874	512.000
Overige personele lasten	368.336	-184.464	552.800
Financiën/Juridische zaken	144.617	617	144.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	967.878	139.878	828.000
Communicatie/Public Affairs	168.398	-111.602	280.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-38.677	-38.677	0
Doorbelasting overhead projecten	-26.376	-26.376	0
<b>Totalen</b>	<b>4.953.363</b>	<b>-309.420</b>	<b>5.262.783</b>

Overhead Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2021	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021
Personele overhead (salarislasten)	818.879	2.622	816.257
Bestuurszaken	6.551	-14.449	21.000
ICT/DIV	98.781	-29.219	128.000
Overige personele lasten	92.084	-46.116	138.200
Financiën/Juridische zaken	36.154	154	36.000
Huisvesting/Facilitaire zaken	241.970	34.970	207.000
Communicatie/Public Affairs	42.099	-27.901	70.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-9.669	-9.669	0
Doorbelasting overhead projecten	-6.594	-6.594	0
<b>Totalen</b>	<b>1.320.255</b>	<b>-96.202</b>	<b>1.416.457</b>

### 3.4.3 *Rechtmatigheid*

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

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

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

### *Naleving Treasurystatuut MRDH 2021*

De bepalingen uit het treasurystatuut zijn in 2021 goed opgevolgd.

### *Naleving financiële verordening MRDH 2015*

Met betrekking tot de financiële verordening was er gedurende het verslagjaar nog één artikel waar niet aan werd voldaan. Dat betreft het ontbreken van een paragraaf subsidies in de jaarrekening en begroting (artikel 4 lid 4 (begroting) en artikel 9 lid 4 (jaarrekening)). In deze paragraaf subsidies dient in ieder geval een overzicht van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen te worden opgenomen voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening worden verleend. Vanaf jaarrekening 2021 (zie hoofdstuk 3.6) wordt deze paragraaf standaard opgenomen. Daarnaast zal gekeken worden naar de invulling van een soortgelijke paragraaf in de begroting.

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

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

Deze onderwerpen zijn verder uitgewerkt in de Kadernota rechtmatigheid 2018 van de commissie BBV (inclusief addendum 2021) en verwerkt in het Controleprotocol accountantscontrole MRDH jaarrekening 2021, zoals vastgesteld door het algemeen bestuur op 10 december 2021. Hierna volgt een analyse van de rechtmatigheid over het verslagjaar 2021.

#### Ad 1) Begrotingscriterium

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

#### Begrotingsoverschrijdingen

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

1. Budgetoverschrijdingen betreffende activiteiten die niet passen binnen het bestaande beleid en waarvoor men geen voorstel voor begrotingsaanpassing heeft ingediend zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor het oordeel.
2. Budgetoverschrijdingen die passen binnen het bestaande beleid, maar waarbij de accountant ondubbelzinnig vaststelt dat die ten onrechte niet tijdig zijn geautoriseerd, zijn onrechtmatig en tellen wel mee in het oordeel.
3. Budgetoverschrijdingen die geheel of grotendeels worden gecompenseerd door direct gerelateerde opbrengsten, bijvoorbeeld via subsidies of kostendekkende omzet, zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee in het oordeel.

4. Budgetoverschrijdingen bij open einde (subsidie)regelingen zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee in het oordeel. Vaak blijkt vanwege dit open karakter in het kader van het opmaken van de jaarrekening een (niet eerder geconstateerde) overschrijding.
5. Budgetoverschrijdingen die worden gecompenseerd door extra inkomsten die niet direct gerelateerd zijn, zijn onrechtmatig en tellen wel mee voor het oordeel.
6. Budgetoverschrijdingen betreffende activiteiten die achteraf als onrechtmatig moeten worden beschouwd, omdat dit bijvoorbeeld bij nader onderzoek van de subsidieverstrekker, belastingdienst of een toezichthouder blijkt (bijvoorbeeld een belastingnaheffing). Indien deze overschrijdingen tijdens het verantwoordingsjaar worden geconstateerd, betreft het een onrechtmatigheid die wel meetelt voor het oordeel. Indien deze overschrijdingen na het verantwoordingsjaar worden geconstateerd, betreft het een onrechtmatigheid die niet meetelt voor het oordeel.
7. Budgetoverschrijdingen op activeerbare activiteiten (investeringen of totaal geautoriseerd budget) waarvan de gevolgen voornamelijk zichtbaar worden via hogere afschrijvings- en financieringslasten in het jaar zelf of pas in de volgende jaren. In het jaar van investeren is de budgetoverschrijding onrechtmatig en telt wel mee voor het oordeel. De hogere afschrijvings- en financieringslasten in latere jaren zijn onrechtmatig, maar tellen niet mee voor het oordeel.

In deze jaarrekening 2021 is geen sprake van budgetoverschrijdingen.

#### Ad 2) M&O-criterium

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

#### Ad 3) Voorwaarden criterium

Bij het voorwaarden criterium gaat het erom dat bepalingen in wet- en regelgeving worden nageleefd. Het kan hier zowel om interne regelgeving (verordeningen etc) als externe regelgeving gaan. In het jaarlijks opgestelde controleprotocol staat de regelgeving opgenomen onder het normenkader. Voor de rechtmatigheidscontrole zijn met name de gestelde voorwaarden, die betrekking hebben op recht (heeft de ontvanger wel recht op de vergoeding of subsidie?), hoogte (klopt het bedrag, is de berekening juist?) en duur (zijn de juiste termijnen in acht genomen?) van belang. Een voorbeeld van het niet naleven van het voorwaarden criterium is het ten onrechte niet Europees aanbesteden van een opdracht. Het voorwaarden criterium is verder uitgewerkt in interne controleprogramma's. Uit de controle op inkopen is gebleken dat er drie opdrachten ten onrechte niet Europees aanbesteed zijn. Voor het verslagjaar gaat het om een bedrag van € 529.477. Twee van de drie opdrachten betreffen het dossier Regiotaxi Haaglanden. Het met de gemeenten tot sluitende afspraken komen over de praktische invulling van de werkverdeling rondom Regiotaxi Haaglanden kost meer tijd. Om de dienstverlening door Regiotaxi aan de inwoners van de regio Haaglanden niet in gevaar te brengen is de MRDH in de praktijk gebruik blijven maken van de bestaande dienstverlener op het gebied van



projectmanagement. De andere opdracht betreft expertise op vervoersconcessies. Deze inhuur was en blijft beoogd tot een periode van bepaalde tijd. Maar de periode van inhuur is door de onverwachte externe oorzaken van de laatste twee jaar (corona, herijking concessies) steeds verlengd. Vanwege bedrijfseconomische redenen was het noodzakelijk de reeds ingezette projecten voort te zetten om met de vervoerders tot overeenstemming te komen over de nieuwe afspraken. Volgens de Kadernota Rechtmatigheid 2018 is de omvang van de totale fout gelijk aan de omvang van de besteding (last of investering) in het jaar waarin de onrechtmatigheid wordt geconstateerd, verhoogd met de bestedingen van de jaren erna voor de periode van het afgesloten contract. Voor twee van de drie opdrachten is er eind 2021 een nieuwe overeenkomst gesloten vanaf 1 januari 2022 totdat de aanbesteding voor deze werkzaamheden is afgerond (verwacht eind 2022). Opdrachtwaarde tot eind 2022 bedraagt € 343.320. De derde opdracht is begin 2022 verlengd tot uiterlijk 31 augustus 2022 voor € 98.000. In de periode van de verlenging wordt een structurele invulling binnen de MRDH-formatie gezocht voor deze werkzaamheden.

Totale rechtmatigheidsfout voor het verslagjaar 2021 bedraagt € 970.797.

### **3.5 Verbonden partijen**

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

Onder bestuurlijk belang verstaan we 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 de 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 zijn opgenomen. De verbonden partijen kunnen onderverdeeld worden in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (De Verkeersonderneming).

Er is zeggenschap verkregen over de RET en HTM in de vorm van één aandeel van voornoemde vennootschappen. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 was dit nodig om de 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	<b>HTM Personenvervoer N.V.</b>
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	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 31-12-2020: € 85.619.457
Vreemd vermogen	Per 31-12-2020: € 433.178.493
Financieel resultaat	Over 2020: € -/- 6.248.471
Risico's	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	<b>RET N.V.</b>
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	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 31-12-2020: € 148.282.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2020: € 267.517.000
Financieel resultaat	Over 2020: € -/- 11.362.000
Risico's	Zie paragraaf 3.4 weerstandsvermogen en risicobeheersing.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	<b>De Verkeersonderneming</b>
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door onder andere 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 de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. 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 en 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 31-12-2020: € 375.207
Vreemd vermogen	Per 31-12-2020: € 12.529.097
Financieel resultaat	Over 2020: € 73.668
Risico's	Het risico bestaat dat De Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt, doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de Raad van Toezicht en de deelnemers van de Stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.
Beleidsvoornemens	De samenwerkingsovereenkomst met De Verkeersonderneming is verlengd t/m 2021. Tot die tijd toetst De Verkeersonderneming haar operaties aan de looptijd van de samenwerking. Per 1-1-2022 gaat De Verkeersonderneming over in de nieuwe organisatie Zuid-Holland Bereikbaar.
Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.

### 3.6 Subsidies

Op grond van de Financiële verordening MRDH 2015 van de MRDH wordt in deze paragraaf een overzicht gegeven van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening zijn verleend. De [Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018](#) bevat de spelregels voor subsidieverlening binnen de MRDH. Vrijwel alle subsidies binnen de MRDH worden op grond van deze verordening verstrekt. Er zijn een aantal uitzonderingen op deze regel. Voor zover subsidie aanvragen niet op basis van de genoemde subsidieverordening worden gehonoreerd, baseert de MRDH zich bij de besluitvorming op de bepalingen rondom subsidieverlening in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Die wet biedt onder meer de volgende mogelijkheden voor subsidieverlening buiten de subsidieverordening (Awb 4:23):

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

In het eerste geval wordt ook wel gesproken van een begrotingspostsubsidie, in het tweede geval van een incidentele subsidie. Met betrekking tot het verslagjaar 2021 zijn in dit kader de volgende subsidies verleend:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2021 (€)	toelichting
Incidentele subsidie	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Havenbedrijf Rotterdam N.V.	1.142.323	Subsidie voor de uitvoering van de exploitatie van de veerdienst Rotterdam centrum - RDM-terrein en vice versa.
Begrotingspostsubsidie	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	CROW	900.000	Subsidie voor het uitvoeren van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). Het KpV-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeers- en vervoerbeleid door middel van kennisproducten en het organiseren van netwerken.
Begrotingspostsubsidie	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	872.500	InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag met betrekking tot versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Voortbouwend op de samenwerking van de afgelopen jaren is er ook in 2021 subsidie verleend voor een aantal regionale trajecten op vier categorieën: Innoveren, Secretariaat Economic Board Zuid_holland, Investor Relations Programma en Zuid-Hollands Investeringsplatform (ZIP).
Begrotingspostsubsidie meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	285.000	Medio 2020 is voor het meerjarige Programma YES!Delft 2020-2022 een subsidie verleend van € 570.000. Het betreft een tweejarige samenwerking (van 1 juni 2020 tot 1 juni 2022) met de 23 MRDH-gemeenten om innovatievraagstukken van deze 23 gemeenten in de MRDH-regio op te pakken (innovatieplatform), waarbij YES!Delft bijdraagt aan het realiseren en accelereren van innovatie. Het gaat hierbij om technologie-ontwikkeling, businesscase opzet en het oprichten van startups.

### **3.7 COVID-19**

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

Het openbaar vervoer is één van de kerntaken van de MRDH die door de COVID-19-pandemie hard is geraakt. Er is sprake van een forse daling van de reizigersinkomsten. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de MRDH opbrengstverantwoordelijk zijn. Voor het jaar 2021 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Deze afspraken hebben geleid tot de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021 (Beschikbaarheidsvergoeding), die ervoor zorgt dat 93-95% van de kosten van de vervoerders worden vergoed. Zie in de toelichting van “Wat heeft het gekost” Exploitatie verkeer en openbaar vervoer voor de financiële uitwerking hiervan.

Deze Beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer 2021 is verlengd tot 31 augustus 2022. Uitgangspunt is het OV-systeem, in de sterk gewijzigde kortere termijn context, op een goed niveau voor de reizigers van nu te houden en om te zorgen dat het OV-systeem naar de toekomst (weer) een goede rol kan pakken in het mobiliteitsaanbod in relatie tot verstedelijking, verduurzaming en leefbaarheid. Bestuurlijke keuzes zijn noodzakelijk om te blijven zorgen voor financieel gezonde en toekomstbestendige vervoersbedrijven. Gesprekken lopen met het Rijk over een continuering van een vorm van ondersteuning voor het Openbaar Vervoer als gevolg van deze pandemie.

#### **Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer**

De effecten van COVID-19 op de mobiliteit worden gemonitord op nationale schaal. Uit de landelijke monitor is gebleken dat het autoverkeer weer op het niveau is van voor de COVID-19-pandemie. In eerste instantie was het verkeer meer gespreid over de dag waardoor er tijdens de spits nauwelijks sprake was van filevorming of vertraging. Inmiddels zijn de drukke spitsen met files en vertraging weer terug. Op verschillende plaatsen (waaronder de ring van Rotterdam en de A13) is het nog drukker dan tijdens vergelijkbare perioden in 2019. Uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar voert met onder meer Ways to Go, campagne om de positieve effecten op het verkeer ten tijde van de COVID-19-pandemie te behouden. Met de scholen- en werkgeversaanpak wordt ingezet op spreiding van werk- en lestijden. Als MRDH vervullen wij hierin een voorbeeldrol door als organisatie reizen in de spits te vermijden en het hybridewerken (niet meer tijd- en plaatsgebondenwerken) te stimuleren.

#### **Programma Economisch Vestigingsklimaat**

Vanuit het programma Economisch Vestigingsklimaat is er tot en met 2021 gewerkt aan een pakket van projecten, onder de noemer *Sterker uit de crisis*. Deze projecten dragen bij aan zowel het economisch herstel als aan de transitie naar de nieuwe economie, zoals de digitalisering van het midden- en kleinbedrijf, zorgtechnologie, productiesoevereiniteit in de maakindustrie en een Leven Lang Ontwikkelen. Eind 2021 is besloten om de drie verschillende thema's uit dit aparte Sterker uit de crisis programma op te laten gaan in bestaande programma's binnen EV.

## **Overhead/bedrijfsvoering**

Conform de richtlijnen van het RIVM, die de MRDH volgt, is ook het afgelopen jaar vooral vanuit huis gewerkt. De tijdelijke thuiswerkvergoeding werd gecontinueerd, benodigde thuiswerkproducten konden worden aangeschaft en de afdeling ICT hielp waar noodzakelijk. Dit gebeurde op afstand, maar ook op afspraak in ons kantoorpand aan de Westersingel. Zie een verdere uitwerking in paragraaf 3.4.2 bedrijfsvoering.

Voor het taakveld treasury en dan vooral de financiering aan de vervoerbedrijven is onze inschatting dat het risicoprofiel niet wijzigt. Er is op dit moment geen sprake van een duurzame waardevermindering van de gefinancierde activa. Voor onze risico-inschatting verwijzen wij naar de paragraaf 3.1 weerstandsvermogen en risicobeheersing.

-0-0-0-

## **Deel 2**

### **Jaarrekening**

-0-0-0-

#### **Hoofdstuk 4**

##### **Overzicht van baten en lasten**

-0-0-0-

#### 4.1 Overzicht van baten en lasten per programma

Staat van baten en lasten	Realisatie 2021	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021	Primaire begroting 2021	Realisatie 2020
<b><i>Lasten</i></b>					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	538.127.670	-24.797.886	562.925.556	417.477.673	538.380.403
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	67.058.072	-47.855.429	114.913.501	110.606.763	180.056.143
Economisch Vestigingsklimaat	4.044.044	-2.112.140	6.156.184	5.065.547	4.573.744
Overhead	6.273.618	-405.622	6.679.240	6.662.818	6.211.109
Onvoorzien	0	0	0	0	
<b>Totaal lasten</b>	<b>615.503.404</b>	<b>-75.171.077</b>	<b>690.674.481</b>	<b>539.812.801</b>	<b>729.221.399</b>
<b><i>Baten</i></b>					
Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	539.254.393	-24.797.886	564.052.279	418.799.716	546.144.811
Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	67.058.072	-47.855.429	114.913.501	110.606.763	180.056.143
Economisch Vestigingsklimaat	5.218.901	96.783	5.122.118	5.065.547	5.035.423
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage	6.273.618	-405.622	6.679.240	6.662.818	6.168.005
<b>Totaal baten</b>	<b>617.804.984</b>	<b>-72.962.154</b>	<b>690.767.138</b>	<b>541.134.844</b>	<b>737.404.382</b>
<b>Gerealiseerd saldo van baten en lasten</b>	<b>2.301.580</b>	<b>2.208.923</b>	<b>92.657</b>	<b>1.322.043</b>	<b>8.182.983</b>
<i>Toevoeging aan reserves</i>					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	1.126.723	0	1.126.723	1.322.043	7.569.089
<i>Onttrekking aan reserves</i>					
Geaccordeerd bij bestuursrapportage	-285.000	749.066	-1.034.066	0	-163.030
<b>Gerealiseerd resultaat</b>	<b>1.459.857</b>	<b>1.459.857</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>776.924</b>



## **4.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten**

### **4.2.1 Analyse afwijkingen**

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

### **4.2.2 Overzicht van de incidentele baten en lasten**

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

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

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

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

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

Incidentele baten en lasten	Realisatie 2021					
	Programma's	Lasten	Baten	Dotaties	Onttrekkingen	Saldo
<b>1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer</b>						
Beschikbaarheidsvergoeding	€ 128.344.000	€ 128.344.000			€	-
Dotatie risicoreserve financiering			€ 1.126.723		€	-1.126.723
	€ 128.344.000	€ 128.344.000	€ 1.126.723	€	-	€ -1.126.723
<b>2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer</b>						
Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021	€ 5.412.728	€ 5.412.728			€	-
Rotterdamsebaan	€ 920.599	€ 920.599			€	-
Maatregelen Grote Kruising/Algera	€ 4.132.231	€ 4.132.231			€	-
Veilig Slim en Duurzaam	€ 3.179.000	€ 3.179.000			€	-
Afspraken werkgeversaanpak ihkv Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	€ 1.000.000	€ 1.000.000			€	-
Pilot Maas	€ 413.000	€ 413.000			€	-
Fietssnelroutes	€ 768.000	€ 768.000			€	-
Studie Voorne Putten	€ 75.000	€ 75.000			€	-
Digitalisering overheden	€ 562.000	€ 562.000			€	-
	€ 16.462.558	€ 16.462.558	€ -	€ -	€	-
<b>3. Economisch Vestigingsklimaat</b>						
YES!Delft	€ 285.000	€ 285.000			€	-
	€ 285.000	€ 285.000	€ -	€ -	€	-
<b>Overhead</b>						
Doorbelasting werkplekken Bereik!		€ 48.346			€	48.346
Doorbelasting overhead ABRI's		€ 32.970			€	32.970
	€ -	€ 81.316	€ -	€ -	€	81.316
<b>Totaal</b>	<b>€ 145.091.558</b>	<b>€ 145.172.874</b>	<b>€ 1.126.723</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -1.045.407</b>

#### Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

In het jaar 2021 beschikte het Rijk een Beschikbaarheidsvergoeding om de COVID-19 gevolgen te kunnen dekken. Het beschikte bedrag is € 128.344.000. In 2021 zijn de verantwoordingen van de Beschikbaarheidsvergoeding over 2020 ontvangen van de vervoerders. Hieruit volgt een terug te betalen vergoeding van € 1.417.750,-. Dit is eveneens een incidentele vergoeding van het Rijk om de ontstane opbrengstenderiving te kunnen dekken.

#### Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Het betreft incidentele baten en de daarbij behorende lasten voor projecten (Maatregelen Grote Kruising/Algera, Veilig Slim en Duurzaam, Stimulering verkeersmaatregelen) waar het Rijk incidenteel een bijdrage voor levert via de BDU van € 15,4 miljoen. Aanvullend ontvangt de MRDH een bijdrage van het Rijk voor de Rotterdamsebaan van € 0,9 miljoen.

#### Programma Economisch Vestigingsklimaat

De in bovenstaande tabel opgenomen last en baat betreft de jaarschijf 2021 van de begrotingspostsubsidie aan YES!Delft. Deze subsidie wordt gedekt door een incidentele bijdrage uit de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat (incidentele baat).

#### Overhead

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

#### **4.2.3 Overzicht van structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves**

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

#### 4.2.4 WNT gegevens

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

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

De leden van het algemeen- en dagelijks bestuur, bestuurscommissie Vervoersautoriteit, bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat en de secretarissen in 2021 zijn allen onbezoldigd.

#### WNT-gegevens Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

Gegevens 2021	2021		2020
bedragen x € 1	C. Mourik	W. Hoogendoorn	W. Hoogendoorn
Functiegegevens	secretaris- algemeen directeur	secretaris- algemeen directeur	secretaris- algemeen directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	1/9 - 31/12	1/1 - 31/7	1/1 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,00	1,00	1,00
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 46.040	€ 102.740	€ 168.056
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 7.225	€ 13.700	€ 21.882
<i>Subtotaal</i>	€ 53.265	€ 116.440	€ 189.938
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 69.285	€ 120.819	€ 201.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ -	€ -	€ -
<b>Totale bezoldiging</b>	<b>€ 53.265</b>	<b>€ 116.440</b>	<b>€ 189.938</b>
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

## Hoofdstuk 5 Balans 2021

-0-0-0-

ACTIVA	31-12-2021	31-12-2020	PASSIVA	31-12-2021	31-12-2020
<b>Vaste activa (art. 33)</b>			<b>Vaste passiva (art. 41)</b>		
<b>Materiële vaste activa (art. 35)</b>	<b>1.006.635</b>	<b>1.445.983</b>	<b>Eigen vermogen (art. 42/43)</b>	<b>32.507.907</b>	<b>30.206.327</b>
Investerings met economisch nut	1.006.635	1.445.983	Algemene reserve	100.000	100.000
<b>Financiële vaste activa (art. 36)</b>	<b>1.054.926.103</b>	<b>1.126.494.386</b>	Bestemmingsreserves	30.948.050	29.329.403
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	Gerealiseerde resultaat	1.459.857	776.924
Leningen aan deelnemingen	1.011.951.738	1.077.592.198	<b>Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)</b>	<b>1.054.909.811</b>	<b>1.127.554.201</b>
Overige langlopende leningen	42.973.364	48.901.187	Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.054.909.811	1.126.475.889
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>1.055.932.738</b>	<b>1.127.940.369</b>	Waarborgsommen	0	1.078.312
<b>Vlottende activa (art. 37)</b>			<b>Totaal vaste passiva</b>	<b>1.087.417.718</b>	<b>1.157.760.528</b>
<b>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)</b>	<b>294.575.513</b>	<b>232.239.459</b>	<b>Vlottende passiva (art. 47)</b>		
Vorderingen op openbare lichamen	47.685.926	45.506.517	<b>Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)</b>	<b>24.480.058</b>	<b>12.071.662</b>
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	245.504.891	183.144.212	Overige schulden	24.480.058	12.071.662
Overige vorderingen	1.384.697	3.588.730	<b>Overlopende passiva (art. 49)</b>	<b>355.751.195</b>	<b>332.880.815</b>
<b>Liquide middelen (art. 40)</b>	<b>49.945</b>	<b>3.548.767</b>	Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten		
Banksaldi	49.945	3.548.767	gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	142.733.782	198.906.796
<b>Overlopende activa (art. 40a)</b>	<b>117.090.775</b>	<b>138.984.410</b>	De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	209.859.883	131.010.634
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	93.053.804	117.371.734	Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	3.157.530	2.963.385
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	24.036.971	21.612.676	<b>Totaal vlottende passiva</b>	<b>380.231.253</b>	<b>344.952.477</b>
<b>Totaal vlottende activa</b>	<b>411.716.233</b>	<b>374.772.636</b>	<b>Totaal passiva</b>	<b>1.467.648.971</b>	<b>1.502.713.005</b>
<b>Totaal activa</b>	<b>1.467.648.971</b>	<b>1.502.713.005</b>			

## **5.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling**

### **Algemeen**

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

### **Waarderingsgrondslagen**

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

### **Vaste activa**

#### **Materiële vaste activa**

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

#### ***Investerings met een economisch nut***

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

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

De volgende materiële vaste activa worden lineair afgeschreven in:

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

### ***Financiële vaste activa***

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

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

### **Flottende activa**

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

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

#### ***Liquide middelen***

De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.

#### ***Overlopende activa***

De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

#### ***Eigen vermogen***

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

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

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

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

Flottende schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. De flottende schulden hebben een rentetypische looptijd van korter dan één jaar.

### **Overlopende passiva**

De overlopende passiva zijn ook gewaardeerd tegen nominale waarde.

### **Resultaatbepaling**

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

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

### **Verantwoording concessiebedragen**

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

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

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

### **Verantwoording subsidiebedragen**

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

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

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



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

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

#### Voor regio Rotterdam

De subsidie wordt in beginsel bij de subsidievaststelling betaald. Er kan eenmaal een voorschot worden verleend. Een eerste voorschot van 50% van de subsidie wordt betaald nadat de aanvrager met een daarvoor bestemd formulier heeft laten weten dat met de uitvoering van het project is gestart. Als het project of programma is uitgevoerd, dient men een eindverslag in, vergezeld van een schriftelijke verklaring van de opdrachtgever dat het werk of de maatregelen zijn uitgevoerd overeenkomstig het plan op grond waarvan de subsidie is verleend.

Daarbij behoort een controleverklaring van de onafhankelijke accountant, die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, waarna de subsidie kan worden vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.

#### Voor regio Haaglanden

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

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

## 5.2 Toelichting op de balans

### Materiële vaste activa

Materiële vaste activa 2021 € 1.006.635 2020 € 1.445.983

### Materiele vaste activa met economisch nut

	Boekwaarde (Des)	Investering	Afschrijving	Bijdrage	Aanschafwrd	Cumulatieve	Afwaardering	Boekwaarde
	1-1-2021	2021	2021	derden	31-12-2021	Afschrijving	duurzame	31-12-2021
				2021		31-12-2021	waardevermindering	
<b>Materiele vaste activa met economisch nut</b>								
<b>Machines, apparaten en installaties</b>								
<b>ABRI's</b>								
Diverse investeringen	-		-		1.840.208	1.840.208		-
Diverse investeringen	-		-		6.751.117	6.751.117		-
Diverse investeringen	-		-		35.847	35.847		-
Diverse investeringen	84.910		84.910		849.096	849.096		-
Diverse investeringen	168.755		168.755		562.518	562.518		-
	<b>253.665</b>		<b>253.665</b>		<b>10.038.786</b>	<b>10.038.786</b>		-
<b>Bedrijfsgebouw Westersingel</b>								
Verbouwingskosten Westersingel	3.468		578		5.780	2.890		2.890
Verbouwingskosten Westersingel	800.619		123.172		1.231.721	554.274		677.447
Verbouwingskosten parkeerplaats	28.479		3.350		33.504	8.376		25.128
	<b>832.565</b>		<b>127.101</b>		<b>1.271.005</b>	<b>565.540</b>		<b>705.465</b>
<b>Overige materiële vaste activa</b>								
Meubilair	191.907	(1.920)	30.388		293.322	131.803		161.519
Meubilair	18.684	(788)	2.925		24.124	8.365		15.759
Meubilair	96.109		11.307		113.069	28.267		84.802
ICT	-		-		90.492	90.492		-
ICT	6.855		6.855		41.131	41.131		-
Bekabeling	46.198		7.107		71.074	31.983		39.091
	<b>359.753</b>	<b>(2.708)</b>	<b>58.582</b>		<b>633.211</b>	<b>332.041</b>		<b>301.170</b>
<b>Totaal materiële vaste activa met economisch nut</b>	<b>1.445.983</b>	<b>-2.708</b>	<b>439.348</b>	<b>0</b>	<b>11.943.002</b>	<b>10.936.367</b>	<b>0</b>	<b>1.006.635</b>

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

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

In 2017 verhuisde de MRDH van Den Haag naar Rotterdam. Eind 2016 is gestart met het opstellen van plannen voor de verbouwing van het pand en vanaf 2017 vond de werkelijke verbouwing plaats. De gemaakte kosten hiervan zijn geactiveerd en worden vanaf 2017 afgeschreven. In 2019 zijn werkzaamheden verricht aan de parkeerplaats, het terras en de fietsenstalling. In 2021 zijn er geen investeringen gedaan in en om het bedrijfsgebouw.

De overige materiele vaste activa bestaan uit investeringen in zowel meubilair als ICT-faciliteiten. In 2021 vonden er geen investeringen plaats op het gebied van meubilair en faciliteiten op ICT-gebied.

## Financiële vaste activa

*Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen* 2021 € 1.001 2020 € 1.001

	Boekwaarde per 31-12-2020	Investerings	Desinvesteringen	Boekwaarde per 31-12-2021
HTM Personenvervoer N.V.	1	-	-	1
RET N.V.	1.000	-	-	1.000
<b>Totaal</b>	<b>1.001</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.001</b>

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

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

*Leningen aan deelnemingen* 2021 € 1.011.951.738 2020 € 1.077.592.198

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

	Stand per 31-12-2020	Opgenomen in 2021	Aflossing in 2021	Stand per 31-12-2021
Leningen aan deelnemingen	1.077.592.198	39.000.000	104.640.460	1.011.951.738
<b>Totaal</b>	<b>1.077.592.198</b>	<b>39.000.000</b>	<b>104.640.460</b>	<b>1.011.951.738</b>

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

*Overige langlopende leningen* 2021 € 42.973.364      2020 € 48.901.187

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

	Stand per 31-12-2020	Opgenomen in 2021	Aflossing in 2021	Stand per 31-12-2021
Overige langlopende leningen	48.901.187	-	5.927.823	42.973.364
<b>Totaal</b>	<b>48.901.187</b>	<b>0</b>	<b>5.927.823</b>	<b>42.973.364</b>

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

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

*Vorderingen op openbare lichamen* 2021 € 47.685.926      2020 € 45.506.517

Belastingdienst (€ 46,5 miljoen)

De grootste vordering op deze balanspost betreft het BTW Compensatiefonds over 2021 van € 46,5 miljoen. Het bedrag van het BTW Compensatiefonds over 2021 wordt op 1 juli 2022 ontvangen.

Overige posten (€ 1,2 miljoen)

De overige posten bestaan uit vorderingen op het Rijk ad € 75.000 en op gemeenten ad € 1.140.000. De vorderingen betreffen doorbelastingen van gedetacheerd personeel, bijdragen aan projecten en doorschuif BTW Economisch Vestigingsklimaat.

*Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar* 2021 € 245.504.891      2020 € 183.144.212

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

Ruimte drempelbedrag Schatkist bankieren 2021				
Bedragen x € 1.000	Q1	Q2	Q3	Q4
Drempelbedrag 0,75% van de begroting (per 1 juli 2021 2% van de begroting)	3.830	3.830	10.080	10.080
Gemiddelde per kwartaal	2.633	2.386	271	53
Ruimte onder drempelbedrag	1.197	1.444	9.809	10.027

<i>Overige vorderingen</i>	2021 € 1.384.697	2020 € 3.588.730
----------------------------	------------------	------------------

De overige vorderingen betreffen vorderingen op vervoerders inzake de bijdrage aan het Marketingplatform en Bonus/Malus niet gereden dienstregelingskilometers ad € 510.700, nog te ontvangen reclameopbrengsten ABRI's ad € 328.300, doorbelasting van projecten aan het Havenbedrijf Rotterdam ad € 55.000 en diverse doorbelastingen van kosten ad € 490.700.

### **Liquide middelen**

<i>Banksaldi</i>	2021 € 49.945	2020 € 3.548.767
------------------	---------------	------------------

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

### **Overlopende activa**

<i>De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen</i>	2021 € 93.053.804	2020 € 117.371.734
--	-------------------	--------------------

	Stand per 31-12-2020	Toevoegingen	Ontvangen bedragen	Stand per 31-12-2021
het Rijk	62.772.871	128.344.000	143.200.821	47.916.050
Overige Nederlandse overheidslichamen	54.598.863	7.154.516	16.615.625	45.137.754
<b>Totaal</b>	<b>117.371.734</b>	<b>135.498.516</b>	<b>159.816.446</b>	<b>93.053.804</b>

Het verloop van deze post ziet er als volgt uit:

Omschrijving project	stand per 31-12-2020	Toevoegingen/ Toename	Ontvangen bedragen/ Afname	Stand per 31-12-2021
Rotterdamsebaan	39.107.871	-	39.107.871	-
Specifieke uitkering beschikbaarheidvergoeding regionale OV bedrijven	23.665.000	128.344.000	104.092.950	47.916.050
<b>Totaal Rijk</b>	<b>62.772.871</b>	<b>128.344.000</b>	<b>143.200.821</b>	<b>47.916.050</b>
A13/A16	46.724.618		9.344.924	37.379.694
Regiotaxi	3.069.256	3.371.100	3.069.256	3.371.100
Sebastiaanbrug	3.022.080	-	2.418.536	603.544
Lijn 1 Scheveningseweg	-	1.696.128	-	1.696.128
Overige projecten kleiner dan € 1 mln	1.782.909	2.087.288	1.782.909	2.087.288
<b>Totaal overige Nederlands overheidslichaam</b>	<b>54.598.863</b>	<b>7.154.516</b>	<b>16.615.625</b>	<b>45.137.754</b>
<b>Totaal</b>	<b>117.371.734</b>	<b>135.498.516</b>	<b>159.816.446</b>	<b>93.053.804</b>

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

	<i>2021 € 24.036.971</i>	<i>2020 € 21.612.676</i>
--	--------------------------	--------------------------

De balanspost overige nog te ontvangen bedragen en vooruitbetaalde bedragen bestaat uit een grote verscheidenheid aan vooruitbetaalde kosten en/of nog te ontvangen gelden. Het saldo per ultimo 2021 van de post Overlopende activa wordt met name veroorzaakt door de volgende posten:

Rente op verstrekte leningen	€ 7,6 miljoen
Vennootschapsbelasting jaren 2017 t/m 2021	€ 8,5 miljoen
Opslag op verstrekte leningen	€ 3,8 miljoen
Reclame afdrachten Q4 2021	€ 1,3 miljoen
Samenwerkingsverband DOVA	€ 1,0 miljoen
Terugvordering Zonnepanelen metrostations	€ 0,9 miljoen
Overige posten	€ 0,9 miljoen
<b>Totaal</b>	<b>€ 24,0 miljoen</b>

## **Eigen vermogen**

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

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

Specificatie van het eigen vermogen:

	Boekwaarde 31-12-2021	Boekwaarde 31-12-2020
Algemene reserve	100.000	100.000
Bestemmingsreserve	30.948.050	29.329.403
Gerealiseerd resultaat	1.459.857	776.924
<b>Totaal</b>	<b>32.507.907</b>	<b>30.206.327</b>

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

	Balanswaarde per 31-12-2020	Resultaats- bestemming 2020	Toevoegingen 2021	Onttrekkingen 2021	Vrijval 2021	Balans- waarde per 31-12-2021
Reserve weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat	100.000					100.000
<b>Algemene reserve</b>	<b>100.000</b>					<b>100.000</b>
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	3.651.445	581.605		285.000		3.948.050
Risicoreserve financieringen	25.677.958	195.319	1.126.723			27.000.000
<b>Bestemmingsreserves</b>	<b>29.329.403</b>	<b>776.924</b>	<b>1.126.723</b>	<b>285.000</b>		<b>30.948.050</b>
Gerealiseerd resultaat	776.924	-776.924	1.459.857			1.459.857
<b>Totaal</b>	<b>30.206.327</b>	<b>0</b>	<b>2.586.580</b>	<b>285.000</b>		<b>32.507.907</b>



## Reserve Weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat

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

## Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat

Deze reserve is in 2015 ingesteld omdat:

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

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat		Bedrag
Stand per 1 januari 2021		3.651.445
	Toevoegingen	581.605
	Onttrekkingen	285.000
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2021		3.948.050

## Risicoreserve financieringen

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

Risicoreserve financieringen		Bedrag
Stand per 1 januari 2021		25.677.958
	Toevoegingen	1.322.042
	Onttrekkingen	-
	Vrijval	-
Stand per 31 december 2021		27.000.000

### **Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer**

*Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen*      2021 € 1.054.909.811      2020 € 1.126.475.889

De totale rentelast voor het boekjaar 2021 voor de vaste schulden bedraagt € 11.578.938 (2020: € 13.123.831).

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

	Schuld per 31-12-2020	Verstrekt in 2021	Aflossing in 2021	Schuld per 31-12-2021
Leningen Bank Nederlandse Gemeenten	738.955.889	34.000.000	83.559.411	689.396.478
Leningen De Nederlandse Waterschapsbank	387.520.000	5.000.000	27.006.667	365.513.333
<b>Totaal</b>	<b>1.126.475.889</b>	<b>39.000.000</b>	<b>110.566.078</b>	<b>1.054.909.811</b>

*Waarborgsommen*      2021 € 0      2020 € 1.078.312

De exploitatie van de reclamevitrites in de haltevoorzieningen is belegd bij een derde partij waar een overeenkomst mee is afgesloten. In de overeenkomst tussen de concessiehouder (Exterior) en concessieverlener (MRDH) is opgenomen dat de concessiehouder bij aanvang van de overeenkomst verplicht is een bedrag gelijk aan drie maanden concessieafdracht, gebaseerd op het aantal beschikbare reclamevitrites, als garantie te betalen aan de concessieverlener. Na afloop van de vijfjarige overeenkomst stort de concessieverlener dit bedrag terug. Deze verrekening heeft in 2021 plaatsgevonden.

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

*Overige schulden*      2021 € 24.480.058      2020 € 12.071.662

#### *Schulden aan derden*

Gemeenten	€	9.799.883
Rijk	€	1.781.880
Overige	€	<u>12.730.709</u>
Totale schuld	€	24.312.472

De schulden aan de gemeenten bestaan voornamelijk uit afrekeningen van projecten of declaraties van lopende projecten. Voor het Rijk bestaat het uit nog te betalen kosten voor samenwerkingsverbanden. De schulden aan overige bestaan uit bedragen voor diverse projecten,

zoals iVRI's gemeenten, bijdrage aan samenwerkingsverbanden, voorschot bedragen BTW inzake Exploitatie van vervoerders en doorbelasting van gemaakte uren door inhuur.

<i>Te betalen belastingen</i>		2021 € 167.586		2020 € 852.861
		2021		2020
BTW ondernemer	€	119.275	€	332.758
Loonheffing	€	48.311	€	520.103

De BTW-afrekening over 2021 vindt in januari 2022 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2021, die conform de richtlijnen per kwartaal in 2021 en januari 2022 zijn ingediend.

De loonheffing betreft de aangifte over december 2021 en loopt in januari 2022 in zijn geheel af.

### **Overlopende passiva**

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

	2021 € 142.733.782	2020 € 198.906.796
--	--------------------	--------------------

	Stand per 31-12-2020	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2021
Nog te betalen kosten projecten	106.651.623	25.107.471	87.100.472	44.658.622
Nog te betalen concessies	79.699.606	48.168.145	51.582.545	76.285.206
Nog te betalen SPUK verkeersmaatregelen	-	5.412.728	133.194	5.279.534
Nog te betalen kosten overig	12.555.567	13.948.776	9.993.923	16.510.420
<b>Totaal</b>	<b>198.906.796</b>	<b>92.637.120</b>	<b>148.810.134</b>	<b>142.733.782</b>

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

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

Subsidieontvanger	Project	stand	Voortgang	Uitgekeerd	Vrijval tlv	Stand
		01-01-2021	2021/lasten 2021	voorschot boekjaar 2021	exploitatie	31-12-2021
Gemeente Den Haag	Rotterdamsebaan (vh Trekvielttrace)	€ 44.623.276		€ 44.623.276	€	-
Gemeente Den Haag	Knooppuntontwikkeling Den Haag Hollands Spoor - fietsparkeren	€ 2.450.000			€	2.450.000
Gemeente Den Haag	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen	€ 1.213.694		€ 864.805	€ 348.889	€ 0
Gemeente Den Haag	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringsveld	€ 590.584	€ 110.257			€ 700.840
Gemeente Den Haag	Tramlijn 1- tracedeel Scheveningseweg	€ 3.463.727			€ 3.463.727	€ -
Provincie Zuid-Holland	Rontonde Monster	€ 662.125	€ 441.417	€ 1.103.541		€ 0
Gemeente Den Haag	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Den Haag	€ 962.500		€ 962.500		€ -
Gemeente Delft	Subs. Herinrichting Reinier de Graafweg	€ 1.531.056				€ 1.531.056
RET NV	Uitvoering aanpassing in/uitgangen metrostation Dijkzigt	€ 2.750.000		€ 2.750.000		€ -
Gemeente Den Haag	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	€ 2.222.125				€ 2.222.125
Gemeente Den Haag	Subs. prj. Vrijliggend fietspad Madesteinweg	€ 955.000				€ 955.000
RET NV	Keerspoor Randstadrail Frequentie verhogen E-lijn keerspoor	€ 2.601.179	€ 223.500	€ 1.015.840		€ 1.808.839
Gemeente Zoetermeer	Bleizo HOV-baan	€ 1.467.910		€ 1.467.910		€ -
Gemeente Den Haag	Noordwestelijke Hoofdroute fase 1 Vrijenhoeklaan-Sportlaan	€ 1.483.250				€ 1.483.250
Gemeente Rotterdam	Subs. prj. aanleg H6 weg	€ 3.828.739	€ 430.000			€ 4.258.739
Gemeente Hellevoetsluis	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	€ 53.775				€ 53.775
Verkeersonderneming	Marktplaats voor mobiliteit en gebieds- en werkgeversaankpak	€ 2.100.000		€ 2.100.000		€ -
Gemeente Lansingerland	Fietsveilige rotondes	€ 1.499.500		€ 1.499.500		€ -
Gemeente Rotterdam	Tramkeerlus Wilhelminaplein	€ 3.224.250	€ 358.250			€ 3.582.500
Gemeente Krimpen aan den IJssel	Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2 ( grote Kruising)	€ 5.351.125	€ 1.070.225	€ 4.116.250		€ 2.305.100
Min. van Infrastructuur en Milieu	P+R clusterborden realisatie	€ 1.290.812		€ 953.812	€ 337.000	€ -
RET NV	Systeemsprong Sneltramtraject	€ 2.427.658	€ 2.869.842			€ 5.297.500
Gemeente Den Haag	NRR - lijn 15 deel Den Haag en Pijnacker deel 2	€ 5.732.458			€ 5.732.458	€ -
Gemeente Den Haag	NRR - HollandSpoor-Centraal Station	€ 4.867.761		€ 3.040.969	€ 1.826.792	€ -
Gemeente Den Haag	NRR - lijn 9 Wouwermanstraat- Vrederust	€ 3.067.460		€ 137.387	€ 2.930.073	€ -
Gemeente Den Haag	NRR - lijn 9 deelproject PSG-KIG	€ 2.018.057		€ -1.706.215	€ 3.724.272	€ -
Gemeente Den Haag	Lijn 1, tracé Centrum (INTHR)		€ 3.706.200	€ 2.500.000		€ 1.206.200
Gemeente Den Haag	Lijn 1, tracé Kust (INTHR)		€ 4.314.150	€ 4.314.150		€ -
Gemeente Lansingerland	Vervoersknoop Rodenrijs		€ 1.618.400			€ 1.618.400
Provincie Zuid-Holland	P+R Noorderhelling		€ 1.257.600	€ 786.000		€ 471.600
RET NV	Busstation Hart van Zuid		€ 10.800.000	€ 6.000.000		€ 4.800.000
Provincie Zuid-Holland	N233 Duurzaam Veilig fase 3		€ 2.122.900	€ 1.633.000		€ 489.900
Provincie Zuid-Holland	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport		€ 630.586	€ 380.568		€ 250.018
RET NV	Subs. Zonnepanelen metrostations		€ -555.000		€ -555.000	€ -
Verkeersonderneming	Logistiek in de stad		€ 1.180.000	€ 1.062.000		€ 118.000
Verkeersonderneming	Werkgeversaankpak KTA MoVe Verkeersonderneming		€ 2.333.500	€ 2.100.150		€ 233.350
VNO NCW West	KTA MoVe werkgeversaankpak Bereikbaar Haaglanden &Rijnland		€ 1.691.666	€ 1.691.666		€ -
Gemeente Den Haag	NRR - kleiner dan 1 mln.	€ -3.210.500		€ 235.803	€ -4.930.833	€ 1.484.530
Gemeente Den Haag	AROV - kleiner dan 1 mln.	€ -1.850.753		€ -216.382	€ -3.402.633	€ 1.768.262
Diverse gemeenten	Overig - kleiner dan 1 mln.	€ 9.274.855		€ 3.683.942	€ 21.277	€ 5.569.636
		€ 106.651.623	€ 34.603.493	€ 87.100.472	€ 9.496.022	€ 44.658.622

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

Onderstaand een tabel met een overzicht per concessie.

	Stand per 01.01.2021	Beschikking Toename	Uitgekeerde voorschotten Afname	Uitgekeerd voorgaande jaren Afname	Vaststelling voorgaande jaren ten laste exploitatie	Vaststelling voorgaande vrijval tgv exploitatie	overige mutaties	stand per 31.12.2021
<b>Rail concessie Rotterdam e.o. RET</b>								
- Jaar 2021		173.940.868	165.243.819				-2.206.969	6.490.080
- Jaar 2020	9.396.815					10.405.396		-1.008.581
- Jaar 2019	8.744.402			16.410.535	7.666.133			0
- Jaar 2018	8.686.588			9.717.141	1.030.553			0
- Jaar 2017	9.669.778			16.787.923	7.118.144			-1
<b>Rail concessie Haaglanden HTM</b>								
- Jaar 2021		125.763.638	112.201.655				-1.513.247	12.048.736
- Jaar 2020	6.090.336					1.399.619		4.690.717
- Jaar 2019	7.039.808			3.158.594		3.881.214		0
<b>Busconcessie Rotterdam e.o. RET</b>								
- Jaar 2021		32.917.357	31.271.489					1.645.868
- Jaar 2020	1.690.746					2.613.028		-922.282
<b>Concessie water fast Ferry</b>								
- Jaar 2021		1.134.692	1.134.692					0
<b>Busconcessie Haaglanden Stad HTM</b>								
- Jaar 2021		16.985.582	16.136.301					849.281
- Jaar 2020	834.965					223.435		611.530
- Jaar 2019	599.552							599.552
- Jaar 2018	705.524							705.524
<b>Bus concessie Haaglanden Regio Connexxion</b>								
- Jaar 2019	640.829			796.983	156.154			0
<b>Bus concessie Haaglanden Streek EBS</b>								
- Jaar 2021		19.605.975	18.625.676					980.299
- Jaar 2020	952.225					327.010		625.215
- Jaar 2019						75.241		-75.241
<b>Bus concessie Voorne-Putten en Rozenburg EBS</b>								
- Jaar 2021		9.701.514	9.216.438					485.076
- Jaar 2020	480.915					188.446		292.469
- Jaar 2019	463.980					95.521		368.459
<b>OV concessie ov water Heijlplaat (Havenbedrijf)</b>								
- Jaar 2021		1.142.323	1.142.323					0
- Jaar 2019	0			9.130	9.130			0
- Jaar 2018	32.996			71.639	38.643			0
- Jaar 2017	5.138			31.979	26.841			0
<b>Parkshuttle connexxion</b>								
- Jaar 2021		665.527	665.522					5
- Jaar 2020	0					17.551		-17.551
- Jaar 2019	8			-6.768		6.776		0
<b>Subtotaal</b>	<b>56.034.606</b>	<b>381.857.476</b>	<b>355.637.915</b>	<b>46.977.156</b>	<b>16.045.598</b>	<b>19.233.237</b>	<b>-3.720.216</b>	<b>28.369.156</b>
Beschikbaarheidsvergoeding 2020	23.665.000						-1.417.750	22.247.250
Beschikbaarheidsvergoeding 2021		128.344.000	102.675.200					25.668.800
<b>Totaal</b>	<b>79.699.606</b>	<b>510.201.476</b>	<b>458.313.115</b>	<b>46.977.156</b>	<b>16.045.598</b>	<b>19.233.237</b>		<b>76.285.206</b>

## Nog te betalen SPUK verkeersmaatregelen

	Stand per 31-12-2020	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2021
Nog te betalen SPUK verkeersmaatregelen	-	5.412.728	133.194	5.279.534
<b>Totaal</b>	-	<b>5.412.728</b>	<b>133.194</b>	<b>5.279.534</b>

De betaalde bedragen inzake de SPUK verkeersmaatregelen zien op diverse gemeenten die deelnemen aan deze regeling. Het betreft hier het rijksdeel dat betaald is aan de gemeenten. Het deel van de MRDH wordt verantwoord in de lasten.

De post nog te betalen kosten overige bestaat voor het grootste gedeelte uit nog te betalen rente op de opgenomen leningen ad € 7,6 miljoen. Verder bestaat de post uit afrekeningen voor het ABRI project ad € 4 miljoen, diverse kosten voor exploitatie € 3,3 miljoen (remise kleiweg € 2,7 miljoen), projectvoortgang en nog te betalen kosten voor het programma Economisch Vestigingsklimaat ad € 1,1 miljoen en overige nog te betalen facturen ad € 0,5 miljoen. Deze kosten worden allen begin 2022 betaald.

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

	2021 €	2020 €
	209.859.883	131.010.634

	Stand per 31-12-2020	Ontvangen bedragen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2021
het Rijk	131.010.634	537.548.603	458.699.354	209.859.883
<b>Totaal</b>	<b>131.010.634</b>	<b>537.548.603</b>	<b>458.699.354</b>	<b>209.859.883</b>

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

Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen 2021 € 3.157.530 2020 € 2.963.385

	Stand per 31-12-2020	Toevoegingen	Betaalde bedragen	Stand per 31-12-2021
Samenwerkingsverband Bereik!	1.345.964		202.090	1.143.874
Digitaliseringsopgaaf	-	867.298		867.298
InnOVatiefonds	775.438		178.514	596.924
Marketingplatform	488.875		185.263	303.612
Te betalen premie reparatie 3e WW-jaar	13.368	4.837	-	18.205
Netto salarissen	740	38.275	740	38.275
Vooruitontvangen borgstellingen	189.000		189.000	-
Realisatie verbinding Haventransferium	150.000			150.000
Huur Telexstraat Q1 2022	-	39.342		39.342
<b>Totaal</b>	<b>2.963.385</b>	<b>949.752</b>	<b>755.607</b>	<b>3.157.530</b>

BEREIK! is een samenwerkingsverband van wegbeheerders in de metropoolregio Rotterdam Den Haag dat projecten uitvoert of laat uitvoeren om de mobiliteit van het (auto)verkeer te bevorderen. Per 1-1-2022 is Bereik! opgehouden met bestaan. Samen met De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland is er een nieuwe organisatie opgezet, Zuid-Holland Bereikbaar.

### InnOVatiefonds

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

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

### 5.3 Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, projecten > € 1 miljoen	€	76.233.659
Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, projecten < € 1 miljoen	€	54.863.575
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel concessies	€	3.737.605.000
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, overig	€	4.202.834
Programma Economisch Vestigingsklimaat	€	4.608.491
Bedrijfsvoering	€	2.792.171
Totaal	€	3.880.305.730
		=====

De verplichtingen van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zijn inclusief de meerjarige verplichting voor grotere investeringen. Het betreft aangegane meerjarige verplichtingen voor diverse projecten, waaronder de systeemsprong Sneltramtraject, Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2 en Busstation Hart van Zuid.

De bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer opgenomen verplichtingen betreffen vooral exploitatiebijdragen. Het merendeel daarvan bestaat uit de verplichte concessies van rail- (€ 3,1 miljard) en busconcessies (€ 1,0 miljard).

Deze verplichtingen worden vanaf 2022 uit het BDU fonds en de nog te ontvangen Rijksbijdragen BDU bekostigd.

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

De niet uit de balans blijvende verplichtingen die per jaareinde 2021 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan, bestaan uit drie onderdelen:

1. Het betreft voor het grootste deel vanaf 2018 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH. De stand van de niet uit de balans blijvende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt per jaareinde 2021 € 4.054.512. Dekking van deze verplichtingen vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.
2. Tot en met 2021 zijn een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat per jaareinde 2021 om een bedrag van € 435.229.
  - o Dekking: Inwonerbijdrage EV 2022 en verder.



3. In 2020 is een meerjarige subsidie van € 570.000 verleend aan YES!Delft. De in 2020 en 2021 bestede jaarschijven bedragen € 166.250 respectievelijk € 285.000. De niet uit de balans blijvende verplichting bedraagt € 118.750. Dekking van deze verplichting vindt plaats uit de hiervoor ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.

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

#### **5.4 Gebeurtenissen na balansdatum**

Het coronavirus heeft geen financiële gevolgen voor de jaarrekening 2021, maar kan wel gevolgen hebben voor de begroting 2022 en mogelijk voor de jaren daarna. De toezegging van een beschikbaarheidsvergoeding van het rijk loopt immers tot en met augustus 2022. 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 uitsprak het noodzakelijk te vinden dat de dienstverlening van het openbaar vervoer ook in deze bijzondere omstandigheden wordt doorgezet, lopen veel kosten voor de vervoersbedrijven door. Er zijn extra kosten als gevolg van de maatregelen, zoals intensivering van de schoonmaak. Nu het gebruik van het openbaar vervoer sterk is teruggelopen, zijn ook de reizigersinkomsten fors minder. In 2021 (net als in 2020) keerde het Rijk een beschikbaarheidsvergoeding uit ter hoogte van 93-95% van de kosten van de vervoerders, verminderd met de verkregen reizigersopbrengsten en de subsidies. Het is onzeker in hoeverre en met welke snelheid het gebruik van het openbaar vervoer zich zal herstellen nadat de maatregelen zijn ingetrokken.

De MRDH voert met DOVA, OV-NL (belangenvereniging van vervoersbedrijven in Nederland), en het Rijk (IenW, EZK) gesprekken. Doel van deze gesprekken is om met de classificatie van het openbaar vervoer als vitale sector de bijdrage van het Rijk te continueren voor het hele jaar 2022 en wellicht ook de volgende jaren. Om zo een duurzame bedrijfsvoering en daarmee dienstverlening voor de reiziger te kunnen blijven bieden.

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

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

**Deel 3**  
**Overige gegevens**

-0-0-0-

## Hoofdstuk 6 Besluit

-0-0-0-

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 8 juli 2022;

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

### Besluit:

1. De jaarstukken 2021 vast te stellen met een resultaat van € 1.459.857 met betrekking tot het programma Economisch Vestigingsklimaat;
2. *Voorstel resultaatbestemming volgt na besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (25 mei 2022) ;*
3. De Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat per 31 december 2021 op te heffen;
4. *Voorstel bestemming saldo Reserve weerstandsvermogen volgt na besluitvorming bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (25 mei 2022).*

Aldus besloten in de openbare vergadering van 8 juli 2022 van het algemeen bestuur.

de voorzitter,

de secretaris,

Ahmed Aboutaleb

Christel Mourik

## Bijlage 1 Verantwoording 2021 conform SiSa

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2021 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 8-4-2022								
Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
lenW	E1	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020  Concessieverleners	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Besteding (jaar 2020) ivm "Kosten van de concessiehouder in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020" zoals in bijlage 2 vd regeling is opgenomen	Besteding (jaar 2020) ivm "Tussen concessieverlener en concessiehouder overeengekomen maatregelen in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt" zoals in bijlage 2 van de regeling is opgenomen.	"Subsidies concessieverlener conform concessie" zoals in bijlage 3 van de regeling is opgenomen.	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling
			<i>Aard controle n.v.t</i> Indicator: E1/01	<i>Aard controle n.v.t</i> Indicator: E1/02	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/03	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/04	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/05	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/06
			1 Diversen	MRDH	€ 291.796.000	€ 3.546.000	€ -5.972.000	€ 55.043.000
			Kopie naam concessiehouder	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5B Directe opbrengsten van reizigers) van de regeling	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding? (Ja/Nee)	Het totaal bedrag in (jaar T) aan teruggevorderd voordeel	
			<i>Aard controle n.v.t</i> Indicator: E1/07	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/08	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/09	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/10	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/11	
			1 MRDH	€ 105.691.000	€ 5.463.000		€ 1.443.060	
			Kopie naam concessiehouder	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 (artikel 10 lid 1 sub a van de regeling spuk)	Het bedrag dat zal worden benoemd in de subsidievestigingsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020			
			<i>Aard controle n.v.t</i> Indicator: E1/12	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/13	<i>Aard controle R</i> Indicator: E1/14			
			1 MRDH	€ 68.503.947	€ 75.374.660			
			Eindverantwoording (Ja/Nee) - Ja uiterlijk in SiSa 2021					
<i>Aard controle n.v.t.</i> Indicator: E1/15								
Ja								

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2021 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 8-4-2022

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E20	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021  Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)		
			<i>Aard controle R Indicator: E20/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E20/03</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/04</i>		
			€ 239.750	€ 239.750	€ 106.556	Nee		
			Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters)	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk		
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/05</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/06</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/07</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/08</i>		
			1 103 Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm   aantal in meters	Nee		Betreeft voorschot		
			2 105 Verbreden van fietspaden   aantal in meters	Nee		Betreeft voorschot		
			3 108 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW   aantal in st	Nee		Betreeft voorschot		
4 109 Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden   aantal in st	Nee		Betreeft voorschot					
5 106 Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg / erftoegangsweg   aantal in st	Nee	1						
6 110 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone   aantal in st	Nee		Betreeft voorschot					
IenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T)	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T)	Besteding (jaar T)	Correctie over besteding (T-1)	Eindsaldo/-reservering (jaar T)
			<i>Aard controle R Indicator: E27A/01</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/03</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/04</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/05</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/06</i>
			€ 131.010.633	€ 537.548.603	€ 0	€ 471.383.014	-€ 12.683.661	€ 209.859.883
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen				
			<b>Omschrijving</b>	<b>Bedrag</b>				
	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E27A/07</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/08</i>						
1 HTM	€ 182.803.672							
2 RET	€ 120.214.703							

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2021 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 8-4-2022

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	
lenW	E52	Beschikbaarheidsvergoeding 2	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Besteding (jaar T-2 (2019))	Besteding (jaar T)	Specifieke kosten van de concessiehouder in de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt	Subsidies concessievrerlener conform concessie (Ja/nee) - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend	
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E52/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E52/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E52/03</i>	<i>Aard controle R Indicator: E52/04</i>	<i>Aard controle R Indicator: E52/05</i>	<i>Aard controle R Indicator: E52/06</i>	
			1 Haaglanden stad	HTM	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			2 Haaglanden streek	EBS	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			3 Bus Rotterdam	RET	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			4 Fast Ferry Hoek van Holland-Maasvlakte	RET	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			5 Parkshuttle Rivium	Connexion	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			6 Rail Haaglanden	HTM	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			7 Rail Rotterdam	RET	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			8 Veerverbinding RDM terrein e.o.	Aquabus	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			9 Voorne-Putten en Rozenburg	EBS	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	Ja
			10						
			Kopie naam concessie	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5B opbrengsten van reizigers) van de regeling	Totale Opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee)		
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E52/07</i>	<i>Aard controle R Indicator: E52/08</i>	<i>Aard controle R Indicator: E52/09</i>	<i>Aard controle R Indicator: E52/10</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E52/11</i>		
			1 Haaglanden stad	€ 0	€ 0	€ 0			
			2 Haaglanden streek	€ 0	€ 0	€ 0			
			3 Bus Rotterdam	€ 0	€ 0	€ 0			
			4 Fast Ferry Hoek van Holland-Maasvlakte	€ 0	€ 0	€ 0			
			5 Parkshuttle Rivium	€ 0	€ 0	€ 0			
			6 Rail Haaglanden	€ 0	€ 0	€ 0			
			7 Rail Rotterdam	€ 0	€ 0	€ 0			
			8 Veerverbinding RDM terrein e.o.	€ 0	€ 0	€ 0			
			9 Voorne-Putten en Rozenburg	€ 0	€ 0	€ 0			
10									
Eindverantwoording (Ja/Nee)									
<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E52/12</i>									
Nee									

**Bijlage 2 Overzicht van baten en lasten 2021 per taakveld**

Baten en lasten 2021 per taakveld (euro's)	Realisatie 2021	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2021	Gewijzigde begroting 2021	Primaire Begroting 2021	Realisatie 2020
<i>Lasten per taakveld</i>					
2.1 Verkeer en vervoer	38.376.640	-28.090.097	66.466.737	85.570.071	127.448.372
2.5 Openbaar vervoer	566.809.102	-44.563.218	611.372.320	441.614.365	590.988.174
0.5 Treasury	-	-	-	-	-
3.1 Economische ontwikkeling	4.044.044	-2.112.140	6.156.184	5.065.547	4.573.744
0.4 Overhead	6.273.618	-405.622	6.679.240	6.662.818	6.211.109
<b>Totaal</b>	<b>615.503.404</b>	<b>-75.171.077</b>	<b>690.674.481</b>	<b>538.912.801</b>	<b>729.221.399</b>
<i>Baten per programma</i>					
2.1 Verkeer en vervoer	40.853.321	-25.613.416	66.466.737	85.570.071	129.857.679
2.5 Openbaar vervoer	570.412.506	-42.086.537	612.499.043	442.936.409	601.161.888
0.5 Treasury	-	-	-	-	-
3.1 Economische ontwikkeling	6.539.158	1.417.040	5.122.118	5.065.547	6.384.815
0.4 Overhead	-	-6.679.240	6.679.240	6.662.818	-
<b>Totaal</b>	<b>617.804.984</b>	<b>-72.962.154</b>	<b>690.767.138</b>	<b>540.234.844</b>	<b>737.404.382</b>
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	<b>2.301.580</b>	<b>2.208.923</b>	<b>92.657</b>	<b>1.322.043</b>	<b>8.182.983</b>
<i>Bestemming resultaat</i>					
Onttrekking aan reserves	-285.000	749.066	-1.034.066	-	-163.030
Toevoeging aan reserves	1.126.723	-	1.126.723	1.322.043	7.569.089
<b>Resultaat</b>	<b>1.459.857</b>	<b>1.459.857</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>776.924</b>

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

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

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

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



***Bijlage 3 Controleverklaring***

Hierna wordt de controleverklaring van de accountant opgenomen.

#### **Bijlage 4: Samenstelling bestuursorganen MRDH 2021 (per 31-12-2021)**

##### **Dagelijks bestuur**

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

##### **Algemeen bestuur**

Voorzitter	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	de heer J.H.C. van Zanen
Albrandswaard	mevrouw J.G.H. de Witte
Barendrecht	de heer G. Veldhuijzen
Brielle	de heer G.G.J. Rensen
Capelle aan den IJssel	de heer P. Oskam
Delft	mevrouw J.M. van Bijsterveldt
Den Haag	de heer 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 J.G. Bijl
Maassluis	de heer T.J. Haan
Midden-Delfland	de heer A.J. Rodenburg
Nissewaard	de heer F. van Oosten
Pijnacker-Nootdorp	mevrouw F. Ravestein
Ridderkerk	mevrouw A. Attema
Rijswijk	de heer G.A.A. Verkerk
Rotterdam	mevrouw J. Bokhove mevrouw R.A. Vermeij
Schiedam	de heer C.H.J. Lamers
Vlaardingen	de heer B. Wijbenga
Wassenaar	de heer L.A. de Lange

##### **Algemeen bestuur (vervolg)**

Westland	de heer B.R. Arends
Westvoorne	de heer P.E. de Jong
Zoetermeer	de heer M.J. Bezuijen
Secretaris	mevrouw C. Mourik

##### **Bestuurscommissie Vervoersautoriteit**

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

## Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat

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

**Bijlage 5 Toelichting op gebruikte afkortingen**

AROV	Actie programma Openbaar Vervoer
AVLM	Automatisch Vervoer op de Last Mile
BBV	Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten
BDU	Brede doeluitkering
BFC	Bureau Financiën & Control
BID	Bureau Interne Dienstverlening
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BO	Bestuurlijk Overleg
BSB	Bureau Strategie & Bestuur
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer
cao	Collectieve Arbeidsovereenkomst
CID	Central Innovation District
DIV	Digitale Informatie Voorziening
DOVA	Decentrale OV-autoriteiten
DRIS	Dynamisch reisinformatiesysteem
EBS	Egged Bussystems
EBZ	Economic Board Zuid-Holland
EER	Europese Economische Ruimte
EV	Economisch Vestigingsklimaat
HCA	Human Capital Akkoord
HMC	Hogere Milieu Categorie
HRM	Human Resource Management
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij
lenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
INTHR	Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
iVRI	Intelligente verkeersregel installatie

KTA

Korte Termijn Aanpak

KpVV  
MIPOV  
MIRT  
  
MKB  
MoVe  
MRDH  
NRR  
NS  
NWB  
OESO

OV  
PZH  
RES  
RET  
RWS  
SiSa  
SMITZH

SPUK  
UAB  
Va  
VNG  
VPB  
WNT

Kennisplatform Verkeer en Vervoer  
Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer  
Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport  
Midden- en kleinbedrijf  
Mobiliteit en Verstedelijking  
Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
Netwerk RandstadRail  
Nederlandse Spoorwegen  
Nederlandse Waterschapsbank  
Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling  
Openbaar vervoer  
Provincie Zuid-Holland  
Regionale energiestrategie  
Rotterdamse Elektrische Tram  
Rijkswaterstaat  
Single information, Single audit  
Smart Manufacturing Industriële Toepassing in Zuid Holland  
Specifieke Uitkering  
Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid  
Vervoersautoriteit  
Vereniging Nederlandse Gemeenten  
Vennootschapsbelasting  
Wet normering topinkomens