

2e Bestuursrapportage MRDH 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Covid-19 pandemie.....	4
3. Samenvatting begrotingswijziging.....	6
4. Programma's	7
4.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	8
4.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>8</i>
4.1.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>12</i>
4.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	14
4.2.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>14</i>
4.2.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>16</i>
4.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	18
4.3.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>18</i>
4.3.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>20</i>
5. Overhead en vennootschapsbelasting	22
5.1 Overhead.....	22
5.2 Vennootschapsbelasting	22
6. Paragrafen.....	23
6.1 Weerstandsvermogen en risico's.....	23
6.2 Bedrijfsvoering	23
7. Besluit	25
Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen	26
Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld	27
Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten	28

1. Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 2e Bestuursrapportage 2020 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio september 2020 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 12 juli 2019 vastgestelde Begroting 2020. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de Begroting 2020 weergegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de actuele stand van zaken opgenomen van de effecten van de Covid-19 pandemie op de taken van de MRDH. In hoofdstuk 3 treft u de samenvatting van de 2e begrotingswijziging 2020 aan. In hoofdstuk 4 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een stoplichtenmodel gerapporteerd. In hoofdstuk 5 worden de afwijkingen op het gebied van Overhead en Vennootschapsbelasting toegelicht. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 6.

In bijlage 1 is de staat van Reserves en Fondsen opgenomen, bijlage 2 geeft een overzicht van de baten en lasten per taakveld en in bijlage 3 zijn de incidentele baten en lasten weergegeven.

2. Covid-19 pandemie

Verkeer

De effecten van Covid-19 op de mobiliteit worden wekelijks gemonitord op nationale schaal. Door het toevoegen van regionale panels geven wij deze landelijke monitor een meer regionaal karakter. Uit de landelijke monitor is gebleken dat het autoverkeer weer op het niveau is van voor de Covid-19 pandemie, maar meer gespreid is over de dag. Hierdoor is er tijdens de spits nauwelijks sprake van filevorming of vertraging. Uitvoeringsorganisaties als *Bereikbaar Haaglanden & Rijnland* en *De Verkeersonderneming* onderzoeken de mogelijkheden dit positieve effect te behouden.

Covid-19 leidt in 2020 voor de verkeersactiviteiten niet tot aanpassingen in de MRDH-begroting.

Openbaar Vervoer

Covid-19 leidt in 2020 voor het openbaar vervoer niet tot een negatief resultaat in de MRDH-begroting. Binnen de MRDH zijn de vervoerders opbrengstverantwoordelijk en conform de afspraken rondom de beschikbaarheidsvergoeding 2020 dragen de vervoerders het risico voor 5-7% van de kosten. De decentrale overheden hebben de reguliere subsidies conform diezelfde afspraak doorbetaald, terwijl daar gedurende een periode (van 15 maart tot 1 juni 2020) minder dienstverlening tegenover stond.

In de afgelopen periode is door Covid-19 een veranderd reisgedrag zichtbaar geworden. Duidelijk merkbaar is dat reizigers drukte proberen te vermijden door op andere tijden te reizen dan voorheen. Daar komt bij dat ook in het onderwijs andere tijden worden gehanteerd om de drukte beter te spreiden en ook reizen buiten de spits te stimuleren. Thuiswerken wordt nog steeds geadviseerd.

Vanwege het veranderde reisgedrag is HTM een pilot gestart. Na afstemming met de bestuurscommissie Vervoersautoriteit biedt HTM een 'vierkante' dienstregeling aan; een dienstregeling die neerkomt op minder spitsaanbod en meer dal-aanbod dan 'normaal'. De opgedane ervaringen worden gebruikt voor de periode vanaf 2021.

Gedurende de zomer heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders over de uitwerking van de Beschikbaarheidsvergoeding 2020. Het besluit is op 20 oktober 2020 gepubliceerd in de Staatscourant. De vergoeding betreft de periode 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020. De Beschikbaarheidsvergoeding 2020 is middels een begrotingswijziging verwerkt in de voorliggende bestuursrapportage.

Ook zijn er gesprekken geweest tussen het Rijk en de vervoerregio's over een Beschikbaarheidsvergoeding en een Transitievergoeding voor 2021. De gesprekken hierover lopen momenteel nog. Deze regelingen zijn nog niet geheel uitgewerkt.

Het ziet er naar uit dat de Beschikbaarheidsvergoeding 2021 net als in 2020, niet alle kosten zal dekken en de reizigersinkomsten ook in 2021 niet op het pré-Covid-19 niveau zullen uitkomen. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven en daarom heeft de MRDH de vervoerders verzocht om met scenario's te komen om de tekorten op te vangen. Bestuurlijke keuzes zullen noodzakelijk zijn in Q4 2020 en Q1 2021 om te blijven zorgen voor financieel gezonde en toekomstbestendige vervoersbedrijven.

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

Economisch Vestigingsklimaat

Het is ruim een half jaar geleden dat de Covid-19 pandemie uitbrak en inmiddels is duidelijk dat deze grote economische gevolgen heeft. Verwacht wordt dat de economie van de metropoolregio in 2020 met 6 procent krimpt en in 2021 herstelt met 2,5 procent. De werkloosheid zal in 2020 naar verwachting stijgen naar 7,2 procent (4,4 procent in 2019) en in 2021 naar 8,5 procent van de beroepsbevolking (*Bron: NEO Observatory i.s.m. Erasmus School of Economics*).

Tegelijkertijd zien we een aantal positieve trends en ontwikkelingen. Zo zien we een versnelde digitalisering, versterking van regionale productieketens en innovaties in de zorg. Om het momentum te benutten wordt er gewerkt aan een pakket van projecten, onder de noemer *Sterker uit de Crisis*. Deze projecten dragen zowel bij aan het economisch herstel als aan de transitie naar de nieuwe economie. Ze dragen bij aan de digitalisering van het midden- en kleinbedrijf, zorgtechnologie, productiesoevereiniteit in de maakindustrie en een leven lang ontwikkelen.

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

Covid-19 leidt in 2020 voor het programma Economisch Vestigingsklimaat niet tot aanpassingen in de MRDH-begroting.

3. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2020 (euro's)	Begroting 2020	Begroting 2020	Begrotings- wijzigingen 2020-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	435.315.354	522.343.864	87.028.510
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	270.627.357	248.016.819	-22.610.538
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.343.474	5.418.002	74.528
Overhead	6.552.567	6.568.496	15.929
Onvoorzien			0
Totaal	717.838.752	782.347.181	64.508.429
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	442.884.443	529.912.953	87.028.510
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	270.627.357	248.016.819	-22.610.538
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.936.693	4.933.507	-3.186
Overhead	6.509.463	6.525.392	15.929
Totaal	724.957.956	789.388.671	64.430.715
Resultaat voor reservemutaties	7.119.204	7.041.490	-77.714
Bestemming nog te bestemmen resultaat jaarrekening			
Toevoeging aan reserves	-7.569.089	-7.569.089	0
Onttrekking aan reserves	449.885	527.599	77.714
Resultaat	0	0	0

Programmatotaal

Het begrotingstotaal stijgt met € 64,5 miljoen, de lasten stijgen van € 717,8 miljoen naar € 782,3 miljoen. Deze stijging wordt per saldo veroorzaakt door:

- hogere geraamde exploitatiekosten Openbaar Vervoer (€ 87,0 miljoen) binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer;
- lagere geraamde projectkosten Verkeer (€ 15,6 miljoen) en lagere kosten investeringsprojecten Openbaar Vervoer (€ 7,0 miljoen);
- verhoging van het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat (€ 0,1 miljoen)

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2020 worden in hoofdstuk 3 per programma nader toegelicht.

Resultaat eerste begrotingswijziging 2020

Het positieve resultaat vóór reservemutaties daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 0,1 miljoen. Dit betreft:

- de verhoging met € 0,1 miljoen van het programma Economisch Vestigingsklimaat, vanwege het opnieuw inzetten van vrijgevallen projectbudgetten van een viertal projecten uit de Bijdrageregeling (nadelig resultaat).

Dit resultaat wordt gedekt door:

- een onttrekking aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat van € 0,1 miljoen.

4. Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

In deze Bestuursrapportage wordt met betrekking tot de voortgang van in 2020 te realiseren activiteiten het zogenaamde "stoplicht-model" gehanteerd. Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de Begroting 2020 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is medio september 2020.

Hierna volgt een korte uitleg van het gebruik van de kleuren.

Status	Betekenis
Groen	De activiteit wordt conform planning gerealiseerd.
Oranje	Het realiseren van de voor 2020 geplande activiteit loopt vertraging op.
Rood	De activiteit wordt niet meer gerealiseerd.

Financiële afwijkingen

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de Begroting 2020 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2019 vastgestelde Begroting 2020 is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

4.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

4.1.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit.		
Uitbreiding R-Net, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer en Delft/Rodenrijs en de corridor Ridderkerk-Rotterdam.		
Verkenningen uitvoeren naar een Schaalsprong regionale bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.		
Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.		
Onderzoeksresultaten uit de werkplaats Metropolitane OV uit 2019 vertalen in een verkenning ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).		
Vervangen van de laatste oude trams in de regio Haaglanden door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.		
Afspraken maken met het Rijk over de realisatie van viersporigheid tussen Schiedam en Delft-Zuid.		
Opleveren van een verkenning 'schaalsprong OV 2040' in zowel de regio Haaglanden voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor, als regio Rotterdam voor de toekomst van het metronet.		
Verkenning starten van de zes nieuwe metropolitane fietsroutes in de MRDH.		

Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Enkele lokale maatwerk initiatieven op het gebied van openbaar vervoer ondersteunen.		
Realiseren van kortere reistijden op bestaande tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.		<p>Doel is het verhogen van de reizigerskwaliteit, gerealiseerd door meer snelheid en efficiëntie. De uitvoering hiervan blijkt echter meer complex dan verwacht.</p> <p>De kansrijke maatregelen in Den Haag worden verder uitgewerkt en voor de uitvoering voorbereid. Deze doorloop vraagt binnen de verschillende organisatie meer tijd dan verwacht. Niet meer in 2020, maar begin 2021 zullen de eerste</p>

		<p>maatregelen ingevoerd worden. Er wordt een gezamenlijk afwegingskader voor de investeringen, beheerkosten en financiële bijdragen door de betrokken partijen opgesteld</p> <p>In Rotterdam worden in 2020 nog geen versnellingsmaatregelen gerealiseerd. Wel wordt dit jaar een projectplan opgeleverd dat een bestuurlijk go/no go moment kent. Daarvoor zijn ontwerpessies geweest met experts uit alle domeinen, zoals bijvoorbeeld buitenruimte.</p>
Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gericht gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.		
Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.		
Een pakket van maatregelen uitvoeren op tenminste 3 delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei, gemiddeld 3% per jaar, ertoe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen.		

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Afronding van de gebiedsuitwerkingen, Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten, en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.		De gebiedsuitwerking Westland wordt in 2021 afgerond. Er is geconcludeerd dat aanvullend onderzoek nodig is om te komen dat een concreet maatregelenpakket.
Opleveren van een visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. Deze visie maakt inzichtelijk wat er nodig is een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, waardoor grote investeringen in het wegennet worden voorkomen, met behoud van de doelen en eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB).		
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.		
Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.		
Met betrokken wegbeheerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid afspraken maken over bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in het metropoolregio gebied.		

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Data inwinning (parkeren, snelheden, reisinfo) op orde krijgen en houden.		
Uitvoering van een eerste inhoudelijke monitor op de geactualiseerde UAB-projecten.		
Uitvoering van een eerste meting met betrekking tot de (top)eisen uit de UAB.		
Samenwerkingsprojecten doelgroepenvervoer - OV met gemeenten doorzetten.		
Wegnemen van belemmeringen en bundeling initiatieven op kennis delen en schaalvoordelen behalen.		
Ontwikkelen slimmer verkeerslichtensysteem voor auto's, fiets, OV en vracht.		Ontwikkelen slimme verkeerslichten vertraagd door leveranciers. Was gepland in Q1, is uitgesteld naar Q4 omdat product nog niet gereed was (veiligheid). Door het Covid-19 pandemie kan verdere vertraging optreden bij de leveranciers.
Het stimuleren van ketenmobiliteit door het medefaciliteren van een platform met multimodale reisinformatie en boekingsfunctie, in combinatie met deelfietsen en -auto's (Mobility as a Service (MaaS)).		MaaS-app zou in mei live gaan. Door de Covid-19 pandemie is er nog steeds maar beperkt vliegverkeer mogelijk waardoor de use-case gericht op de internationale reiziger on-hold is gezet. Tegelijkertijd heeft dit de tijd gegeven de apps verder te ontwikkelen en op andere (Covid-19 gerelateerde) behoeften in te spelen. De apps verkeren momenteel in de testfase. Hierna zal de pilot van de ontwikkelfase overgaan in de commerciële fase.
Financiering en/of organisatorische ondersteuning van innovatietrajecten mobiliteit, zoals SURF-stad, innovatieprogramma's bij OV-bedrijven.		

Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Samen met alle wegbeheerders een verbeterprogramma opstellen voor de belangrijkste veiligheidsrisico's in het wegennet, in lijn met het nationale Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030.		
Verkeershandhaving krijgt structurele aandacht van de politie en andere handhavers.		
De ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" worden gerealiseerd.		

Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
We zorgen ervoor dat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn. Op basis van de verordening busleningen faciliteren we financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van deze transitie naar zero emissie busvervoer.		
We verlenen subsidie aan de vervoersbedrijven voor het plaatsen van zonnepanelen op daken van stations en remises.		
Het vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het Actieplan CO2-reductie.		

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Ondersteuning bieden bij het zorgen voor goede ontsluiting van woningen en werklocaties, zowel bij de locaties van de Verstedelijkingsalliantie als die van de Alliantie Middengebied en nieuwe samenwerkingsverbanden.		

4.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2020	Begroting 2020	Begrotingswijzigingen 2020-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
Lasten:			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	4.879.000	4.879.000	0
Openbaar vervoer	4.850.000	4.850.000	0
Subsidie CROW Kp-VV	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	10.629.000	10.629.000	0
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	205.944.739	297.865.989	91.921.250
Beheer en onderhoud infra	202.654.060	197.741.675	-4.912.385
Subtotaal Exploitatie OV	408.598.799	495.607.664	87.008.865
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	2.947.028	2.966.673	19.645
Subtotaal Apparaatslasten	2.947.028	2.966.673	19.645
<i>Financiering</i>			
Rente	13.140.527	13.140.527	0
Subtotaal Financiering	13.140.527	13.140.527	0
Totaal lasten	435.315.354	522.343.864	87.028.510
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	416.296.648	408.718.379	-7.578.269
Rente	13.140.527	13.140.527	0
Risico-opslag	7.569.089	7.569.089	0
Overige inkomsten	5.878.179	100.484.958	94.606.779
Totaal baten	442.884.443	529.912.953	87.028.510
Resultaat voor reservemutaties	7.569.089	7.569.089	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-7.569.089	-7.569.089	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Concessies

De verhoging van de lasten met € 91,9 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Beschikbaarheidsvergoeding 2020 (verhoging € 94,7 miljoen):

Vervoerders hebben de aanvraag om een beschikbaarheidsvergoeding ingediend bij de MRDH. Dit voor een totaalbedrag van € 118,3 miljoen. In 2020 zal het Rijk 80% van deze aanvraag uitkeren. MRDH keert op haar beurt deze volledige bevoorschotting uit aan de vervoerders. Dit voor een totaalbedrag van € 94,7 miljoen. Onderstaand de specificatie van deze voorschotbedragen.

Vervoerder	Mutatie lasten	
Rail Rotterdam (RET)	+	49,4 miljoen
Bus Rotterdam e.o. (RET)	+	7,8 miljoen
Rail Haaglanden (HTM)	+	26,2 miljoen
Bus Haaglanden Stad (HTM)	+	5,4 miljoen
Haaglanden Streek (EBS)	+	4,4 miljoen

Voorne-Putten en Rozenburg (EBS)	+	1,5 miljoen
Totaal	+	94,7 miljoen

Overige mutaties (verlaging € 2,8 miljoen):

Onderwerp	Mutatie lasten	
De afrekening 2018 van de HTM is positiever uitgevallen dan in de begroting opgenomen voor een bedrag van € 2,9 miljoen. Dit is geen vrij besteedbaar budget. Dit bedrag blijft beschikbaar binnen de concessieduur voor het assetsbudget.	-	2,9 miljoen
De afrekening met Connexxion over het jaar 2018 is hoger uitgevallen dan gebudgetteerd.	+	0,2 miljoen
De VPB-lasten 2020 die MRDH voor haar rekening neemt voor de Railconcessie zijn hoger uitgevallen dan gebudgetteerd	+	0,2 miljoen
Diverse kleinere afwijkingen in afrekeningen en subsidieverleningsbeschikkingen	+	0,2 miljoen
Vrijval Onvoorzien ter opvang van de VPB last en kleinere afwijkingen	-	0,5 miljoen
Totaal	-	€ 2,8 miljoen

Beheer en onderhoud infra

De verlaging van de lasten met € 4,9 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De afrekening van de HTM over 2018 is lager vastgesteld dan gebudgetteerd voor een bedrag van € 4,1 miljoen. Dit is geen vrij besteedbaar budget. Dit bedrag blijft beschikbaar binnen de concessieduur voor het assetsbudget.	-	4,1 miljoen
Er is sprake van vrijval van een deel van het beheer en onderhoud budget van de Hoekse Lijn in verband met een lagere onderhoudslast dan begroot voor een bedrag van € 1,1 miljoen. Dit is geen vrij besteedbaar budget. Dit bedrag blijft beschikbaar binnen de concessieduur voor het RET-assetsbudget.	-	1,1 miljoen
MRDH draagt de helft van de aanlegkosten van de ParkShuttlebaan. Deze kosten waren niet gebudgetteerd. Dit betreft een bedrag van € 0,27 miljoen.	+	0,3 miljoen
Totaal	-	€ 4,9 miljoen

Apparaatslasten

Zie voor de toelichting op de stijging van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 6.2).

Baten

Onttrekking fonds BDU

De BDU-onttrekking betreft het saldo van de kosten minus de overige inkomsten van derden.

Overige inkomsten

Onder de overige inkomsten is de bevoorschotting van het Rijk opgenomen voor de beschikbaarheidsvergoeding OV-bedrijven (BVOV). Het Rijk keert in 2020 80% van de aangevraagde subsidie uit. Dit betreft een bedrag van € 94,7 miljoen.

Daarnaast zijn de huurkosten van de Telexstraat lager. Hierdoor zijn de inkomsten met € 0,05 miljoen naar beneden bijgesteld. Deze worden één op één doorbelast aan de concessiehouders. De lagere huuropbrengst valt weg tegen de lagere huurkosten.

4.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

4.2.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.		
Realisatie tram 19B naar TU Delft inclusief de Sint Sebastiaansbrug.		De brug is conform bijgestelde planning opgeleverd in juni 2020. Met TU Delft en gemeente Delft is overeenstemming bereikt over aanvullende maatregelen op het TU-terrein voor minimale hinder onderzoeksfaciliteiten. Onderdeel hiervan is een ander eindpunt nabij Sport en Cultuur. Doel is om eind 2020 afspraken (tijd, geld en kwaliteit) geformaliseerd te hebben.
Het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid.		
Realisatie en oplevering van het project OV-knoop Rotterdam-Alexander.		
Uitvoering verlenging Hoekse Lijn tot het strand.		
Realisatie en oplevering van het busplatform Den Haag centraal.		
(Frequentieverhoging samenloopdeel RandstadRail is in uitvoering). Technische uitwerking Capaciteitsvergroting Samenloopdeel RandstadRail (planstudie).		De uitwerking optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail is onlangs opgeleverd. Besluitvorming hierover wordt in oktober BCVa geagendeerd. Kortweg is vergroting van de capaciteit op het samenloopdeel op korte termijn haalbaar door een aantal activiteiten. De doorlooptijden van deze maatregelen worden geschat op 20-30 maanden.
Realisatie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		
Realisatie R-net.		
Realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum.		
Oplevering van het fietsviaduct over de A4 Den Haag (Ypenburg).		
Realisatie fietstunnel station Delft Zuid.		
Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk, te beginnen met zes routes in het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer, Rotterdam, Delft, Maassluis en Westland.		Van de oorspronkelijke zes routes is er één getemporiseerd (Den Haag – Zoetermeer). Vertraging in realisatie van de overige routes door: <ul style="list-style-type: none"> - Technische knelpunten / ontwerpgegevens op routeniveau - Beperkte financiële middelen en capaciteit bij wegbeheerders Naar verwachting gaan vier routes in 2021 naar planuitwerking/ uitvoering. Een tweede tranche routes wordt naar verwachting oktober 2020 vastgesteld in BCVa.

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Opening en ingebruikname van het project Rotterdamsebaan (de nieuwe verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Centrumring van Den Haag).		Was gepland voor medio 2020. De tunnel technische installatie heeft vertraging. Is voorlopig uitgesteld naar eind 2020. Definitieve datum is nog niet bekend.
De H6-weg (de nieuwe verbindingsweg tussen de Hoeksebaan en de stationsomgeving Hoek van Holland Haven) is gereed.		
Verbeteren van de doorstroming op vijf aansluitingen van het HWN-OWN.		Binnen het programma HWN-OWN worden twee aansluitingen opgepakt. Overige drie aansluitingen worden opgepakt binnen andere (langjarige) projecten. Deze langjarige projecten worden na 2020 gerealiseerd.
De Oostelijke Randweg (Pijnacker) is gereed.		
Realisatie van de reconstructie IJsselmondseknop start in 2020.		Start werkzaamheden in 2021. Project gereed: eind 2022.

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Automatisch Vervoer introduceren op meerdere locaties in de regio, zoals de shuttle bij het Haga Ziekenhuis in Den Haag, Leidschenhage in Leidschendam-Voorburg en op de campus van de TU Delft.		We zitten midden in de looptijd van het programma Automatisch Vervoer op de Last Mile (hierna AVLM). Voor alle locaties worden haalbaarheidsstudies gedaan of wordt gewerkt aan een implementatieplan. Door een aantal redenen voorzien we dat de uitvoering minder snel zal gaan dan bij aanvang voorzien zoals: toelatingsprocedure duurt langer, ontwikkelingen van voertuigen gaat minder snel, door Covid-19 pandemie neemt investeringsbereidheid van andere actoren af, etc. In de volgende voortgangsrapportage AVLM komen we hierop terug.

Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Het Regionale Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) biedt namens de provincie Zuid-Holland en de MRDH het verkeersveiligheid- en verkeerseducatieprogramma School op Seef aan alle basisscholen aan.		

4.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2020		Begrotingswijzigingen 2020-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
Lasten:			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	127.135.711	114.062.592	-13.073.119
Fiets- en ketenmobiliteit	35.631.317	33.019.031	-2.612.286
Verkeersveiligheid	15.323.512	15.399.433	75.921
Subtotaal Verkeer	178.090.540	162.481.056	-15.609.484
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	91.233.080	84.227.115	-7.005.965
Subtotaal Openbaar vervoer	91.233.080	84.227.115	-7.005.965
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.303.737	1.308.648	4.911
Subtotaal Apparaatslasten	1.303.737	1.308.648	4.911
Totaal lasten	270.627.357	248.016.819	-22.610.538
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	224.300.423	201.689.885	-22.610.538
Overige inkomsten	46.326.934	46.326.934	0
Totaal baten	270.627.357	248.016.819	-22.610.538
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 13,1 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De uitvoering van de No-Regret maatregelen CID Binckhorst is nog niet van start gaan in 2020 als gevolg van een geactualiseerde planning.	-	1,6 miljoen
Het opstellen van de het programma Korte termijn aanpak (KTA) 2020-2022 heeft meer tijd gekost, waardoor de uitvoering ook vertraging oploopt.	-	7,0 miljoen
De uitvoering van het project Nieuw Reijerwaard zal niet meer starten in 2020, maar in 2021.	-	2,6 miljoen
De uitwerking van het programma AVL M duurt langer dan gepland, waardoor de realisatie vertraagt.	-	4,1 miljoen
Op basis van de aanvraag aan de gemeenten over de voortgang van projecten boven de € 1,0 miljoen worden extra lasten genomen voor 2020.	+	2,0 miljoen
Diverse kleine mutaties bij de openstaande subsidies leiden tot hogere bestedingen.	+	0,2 miljoen
Totaal	-	€ 13,1 miljoen

Fiets- en ketenmobiliteit

De lagere verwachte bestedingen van € 2,6 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De gemeente Den Haag heeft verzocht de verleende subsidie voor P&R Forepark in te trekken, omdat de uitwerking van het ontwerp van de P+R meer tijd kost, waardoor niet binnen de gestelde termijnen van de verleende subsidie kan worden gestart met de uitvoering.	-	2,2 miljoen
Diverse kleine mutaties bij de openstaande subsidies leiden tot lagere bestedingen.	-	0,4 miljoen
Totaal	-	€ 2,6 miljoen

Verkeersveiligheid

Diverse kleine mutaties leiden tot hogere bestedingen van € 0,1 miljoen.

Netwerk openbaar vervoer

De lagere verwachte bestedingen van € 7,0 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De uitvoering van het programma R-net verloopt minder spoedig dan verwacht, waardoor de bestedingen 2020 achterblijven.	-	1,4 miljoen
Op basis van de uitvraag over de voortgang van projecten boven de € 1,0 miljoen worden extra lasten genomen voor het project frequentie verhoging E-lijn voor 2020.	+	1,1 miljoen
De verwachting was dat de realisatie van het Optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail in 2020 zou starten, maar dat wordt 2021.	-	4,0 miljoen
Na het vaststellen van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) worden extra bestedingen verwacht in 2020.	+	7,0 miljoen
Door de overheveling van een gedeelte van lijn 1 naar INTHR dalen de bestedingen in het kader van het project lijn 1.	-	2,3 miljoen
De verwachting was dat de realisatie van het project viersporigheid station Schiedam in 2020 zou starten, maar dat wordt 2021.	-	2,2 miljoen
De verwachting was dat de realisatie van het project Hart van Zuid in 2020 zou starten, maar dat wordt 2021.	-	6,0 miljoen
Het project Tramkeerlus Wilhelmusplein is aan het IPVa toegevoegd wat leidt tot extra lasten in 2020.	+	1,8 miljoen
Diverse mutaties bij de overige projecten leiden tot minder lasten.	-	1,0 miljoen
Totaal	-	€ 7,0 miljoen

Apparaatslasten

Zie voor de toelichting op de stijging van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 6.2).

Baten

Onttrekking fonds BDU

De BDU-onttrekking betreft het saldo van de kosten minus de overige inkomsten van derden.

4.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

4.3.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Bedrijfsleven stimuleren om bij fieldlabs aan te sluiten en te innoveren, door de ontwikkeling van regionale innovatieprogramma's.		
Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.		

Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.		
Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio.		

Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.		
Bijdragen aan het realiseren van projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland op The Green Village Delft/Campus TU Delft.		<p>Living Lab Scheveningen is van start gegaan met het testen van digitale toepassingen voor o.a. het reduceren van geluidsoverlast, reduceren van zwerfvuil en slimme verlichting. In september vindt de officiële opening plaats. Er is vertraging opgelopen door het bestuurlijke proces rondom de doorstart van het project maar ook door Covid-19. De MRDH-bijdrage is daarom op verzoek met zes maanden verlengd tot 1 oktober 2020.</p> <p>Het Delft on Internet of Things (Do IoT) Fieldlab (voorheen 5G Fieldlab Zuid-Holland) heeft een EFRO-subsidie toegekend gekregen. Daarmee kan nu de 5G-infrastructuur gebouwd worden. Een deel van de MRDH-bijdrage aan de gemeente Delft voor het Do IoT Fieldlab zal voor dit EFRO-project ingezet worden. Daarvoor is wel een verlenging van de projectduur met 15 maanden nodig.</p>

Doelstelling: Ruimte om te werken

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
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.		
We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.		

Doelstelling: Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.		Om de samenwerking tussen de gemeenten en met de provincie op het gebied van vrijetijdseconomie te markeren zou er in de week van het Eurovisiesongfestival een netwerkevent plaatsvinden. Dat netwerkevent schuift nu op in de tijd. Het netwerkevent vindt plaats in de week van het Eurovisiesongfestival in 2021.
Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme.		

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

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie van de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied.		
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk of dorpsgebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de gemeenten in de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied.		

Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Het ondersteunen van warmteprojecten in gemeenten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.		
Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.		

4.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2020	Begroting 2020	Begrotingswijzigingen 2020-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	3.359.040	3.433.568	74.528
Subtotaal InnovationQuarter	873.192	873.192	0
Subtotaal YESIDelft	166.250	166.250	0
Subtotaal directe kosten personeel	944.992	944.992	0
Totaal lasten	5.343.474	5.418.002	74.528
Baten:			
Inwonersbijdrage	4.906.693	4.903.507	-3.186
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	30.000	30.000	0
Overige inkomensoverdrachten EU	0	0	0
Totaal baten	4.936.693	4.933.507	-3.186
Resultaat voor reservemutaties	-406.781	-484.495	-77.714
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	406.781	484.495	77.714
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

Programmakosten

De begrote lasten stijgen met € 74.528. Dit is als volgt te verklaren:

- In 2020 is de bijdrage aan een viertal projecten op grond van de Bijdrageregeling lager vastgesteld omdat er in de betreffende projecten minder projectkosten door de gemeenten waren gemaakt. Het vrijgevallen budget bedraagt € 77.714. Dit bedrag maakt deel uit van de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. Voorgesteld wordt om dit bedrag nu ter begroting te brengen en toe te voegen aan de programmakosten begroting 2020, zodat deze middelen opnieuw kunnen worden ingezet. De begrote programmakosten stijgen hierdoor met € 77.714.
- Daarnaast is er sprake van een daling van de begrote programmakosten met € 3.186. Vanwege de wijziging van een functiewaardering zijn de overheadkosten voor Economisch Vestigingsklimaat gestegen. Die stijging wordt gedekt uit de inwonerbijdrage. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Er is daarom minder inwonerbijdrage beschikbaar voor het programma. Voor een verdere toelichting op deze wijziging wordt verwezen naar hoofdstuk 5.1 Overhead.

Baten

Vanwege een wijziging van een functiewaardering (zie hoofdstuk 5.1 Overhead) zijn de overheadkosten voor Economisch Vestigingsklimaat gestegen met € 3.186. Die stijging wordt gedekt uit de inwonerbijdrage. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met € 3.186.

Reserves

Zoals verantwoord onder de lasten is er sprake van vrijgevallen budget als gevolg van lagere vaststelling van een viertal projecten uit de Bijdrageregeling. Dit niet bestede bedrag van € 77.714 is onderdeel van de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat. Voorgesteld wordt om dit bedrag nu ter begroting te brengen en toe te voegen aan de

programmakosten begroting 2020, zodat deze middelen opnieuw kunnen worden ingezet. Ter dekking van deze lastenverhoging wordt de onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat voor het jaar 2020 verhoogd met € 77.714.

5. Overhead en vennootschapsbelasting

5.1 Overhead

Overhead (euro's)	Begroting 2020	Begroting 2020	Begrotings- wijzigingen 2020-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
Lasten:			
Personele overhead Va	2.694.956	2.707.699	12.743
Materiële overhead Va	2.414.643	2.414.643	0
Totaal Overhead Va	5.109.599	5.122.342	12.743
Personele overhead EV	839.307	842.493	3.186
Materiële overhead EV	603.661	603.661	0
Totaal Overhead EV	1.442.968	1.446.154	3.186
Totaal lasten	6.552.567	6.568.496	15.929
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	5.075.156	5.087.899	12.743
Inwonersbijdrage EV	1.434.307	1.437.493	3.186
Totaal baten	6.509.463	6.525.392	15.929
Resultaat voor reservemutaties	-43.104	-43.104	0
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverhoging			0
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverhoging	43.104	43.104	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten

Personele overhead

De stijging van de personele overheadkosten (€ 15.929) is het gevolg van een wijziging van een tweetal resultaatprofielen en de daarbij behorende functiewaarderingen. Dit besluit is op 11 september 2020 genomen door het dagelijks bestuur. De totale formatie van de organisatie is, ten opzichte van de Begroting 2020, ongewijzigd gebleven. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) zijn met € 40.485 gestegen en worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 6.2).

De uitgaven worden conform de standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering voor 80% toegerekend aan de BDU-middelen en voor 20% aan de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

5.2 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 6.1 Weerstandsvermogen en risico's.

6. Paragrafen

6.1 Weerstandsvermogen en risico's

Vennootschapsbelasting

De Rijksbelastingdienst heeft in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedraagt de marktconformiteitsopslag ongeveer € 6 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. De MRDH heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. Op de aanslagen van belastingjaren 2016, 2017 en 2018 is bezwaar gemaakt. De Rijksbelastingdienst heeft hier inhoudelijk nog niet op gereageerd. De aangifte vennootschapsbelasting 2019 is ingediend en betaald. Bij het indienen heeft de MRDH aangegeven ook voor dit belastingjaar bezwaar aan te tekenen.

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

6.2 Bedrijfsvoering

Een aantal resultaatprofielen zijn door een extern gespecialiseerd bureau onderzocht. De betreffende resultaatprofielen zijn opnieuw beschreven en gewaardeerd. Als gevolg hiervan is een resultaatprofiel aangepast bij bureau Interne Dienstverlening en bij de afdeling Openbaar Vervoer. De nieuwe resultaatprofielen worden hoger gewaardeerd.

De wijziging heeft geen effect op het aantal fte. Het aantal van 89,6 fte blijft ongewijzigd.

In de volgende overzichten is de was- wordt situatie van de verdeling van de apparaatslasten over de drie programma's (zie hoofdstuk 4) en het overzicht Overhead (zie hoofdstuk 5.1) weergegeven:

Was apparaatslasten 1e Bestuursrapportage MRDH 2020			Verdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigingsklimaat	Overhead inwonerbijdrage EV
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	181.307			90.653		90.653
BFC, BSB en BID	29,6	2.737.526			2.190.021		547.505
Vervoersautoriteit	49,0	4.665.046	2.947.028	1.303.737	414.281		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.146.141				944.992	201.149
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	89,6	8.730.019	2.947.028	1.303.737	2.694.956	944.992	839.307
<i>Materiële apparaatslasten</i>							
		3.018.304			2.414.643		603.661
Totalen		11.748.323	2.947.028	1.303.737	5.109.599	944.992	1.442.968

Wordt kostenverdeling overhead 2020			Verdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU / kwaliteitsverhoging	Programma economisch vestigingsklimaat	Overhead inwonerbijdrage EV / kwaliteitsverhoging
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	181.307			90.653		90.653
BFC, BSB en BID	29,6	2.753.455			2.202.764		550.691
Verkeer en Openbaar Vervoer	49,0	4.689.602	2.966.673	1.308.648	414.281		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.146.141				944.992	201.149
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	89,6	8.770.504	2.966.673	1.308.648	2.707.699	944.992	842.493
<i>Materiële apparaatslasten</i>							
		3.018.304			2.414.643		603.661
Totalen		11.788.808	2.966.673	1.308.648	5.122.342	944.992	1.446.154

Wijziging kostenverdeling overhead 2020			Verdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU / kwaliteitsverhoging	Programma economisch vestigingsklimaat	Overhead inwonerbijdrage EV / kwaliteitsverhoging
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	0,0	0			0		0
BFC, BSB en BID	0,0	15.928			12.743		3.186
Verkeer en Openbaar Vervoer	0,0	24.556	19.645	4.911	0		
Economisch Vestigingsklimaat	0,0	0				0	0
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	0,0	40.485	19.645	4.911	12.743	0	3.186
<i>Materiële apparaatslasten</i>							
		0			0		0
Totalen		40.485	19.645	4.911	12.743	0	3.186

7. Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 25 november 2020;

b e s l u i t :

1. Kennis te nemen van de 2e Bestuursrapportage 2020;
2. De in de 2e Bestuursrapportage 2020 opgenomen 2e begrotingswijziging 2020 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 11 december 2020 van het algemeen bestuur.

de secretaris,



Wim Hoogendoorn

de voorzitter,



Jan van Zanen

Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de Jaarrekening 2019 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2020 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020
<i>Reserves</i>				
Reserve Weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	3.771.371	0	484.495	3.286.876
Reserve Interne kwaliteitsverhoging	43.104	0	43.104	0
Risicoreserve financieringen	18.108.868	7.569.089	0	25.677.957
Subtotaal reserves	22.023.343	7.569.089	527.599	29.064.833
<i>Fondsen</i>				
BDU en Mobiliteitsfonds	143.873.006	524.516.277	615.496.163	52.893.120
Subtotaal fondsen	143.873.006	524.516.277	615.496.163	52.893.120
TOTAAL-GENERAAL	165.896.349	532.085.366	616.023.762	81.957.953

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

Betreft de bijdrage aan de exploitatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 4 (programma 3). Een deel van de onttrekking, € 406.781, is in de 1^e Bestuursrapportage MRDH 2020 verwerkt.

Reserve Interne kwaliteitsverhoging

Betreft de onttrekking van het restant van de in 2018 gevormde bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. Deze onttrekking is in de 1^e Bestuursrapportage MRDH 2020 verwerkt (5.1 Overhead).

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. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 4) en betreft de rente-opslag die in rekening wordt gebracht bij de vervoerders. Deze opslag wordt toegevoegd aan de reserve totdat deze risico-reserve op voldoende niveau is. Ten opzichte van de Begroting MRDH 2020 is de geraamde toevoeging met € 1,4 miljoen gestegen. De toevoeging is in de 1^e Bestuursrapportage MRDH 2020 verwerkt.

BDU en Mobiliteitsfonds

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2019) vermeerderd met verkregen indexatie. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 408.718.379)
- Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 201.689.885)
- Overhead (€ 5.087.899)

Toelichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4 (programma's) en hoofdstuk 5.1 (Overhead).

Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld

In onderstaand overzicht worden de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen weergegeven op basis van taakvelden. Dit is een verplichting op basis van het Besluit begroting en verantwoording (BBV).

Programmabegroting 2020 per taakveld (euro's)	Begroting 2020	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2020 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2020-2
<i>Lasten per programma</i>				
2.1 Verkeer en vervoer	205.647.506	184.273.277	168.668.704	-15.604.573
2.5 Openbaar vervoer	488.649.677	508.528.907	588.551.452	80.022.545
0.5 Treasury	12.264.133	13.140.527	13.140.527	0
3.1 Economisch Vestigingsklimaat	4.964.600	5.343.474	5.418.002	74.528
0.4 Overhead	6.541.500	6.552.567	6.568.496	15.929
Totaal	718.067.416	717.838.752	782.347.181	64.508.429
<i>Baten per programma</i>				
2.1 Verkeer en vervoer	205.647.506	184.273.277	248.016.819	63.743.542
2.5 Openbaar vervoer	488.649.677	508.528.907	509.203.337	674.430
0.5 Treasury	18.413.731	20.709.616	20.709.616	0
3.1 Economisch Vestigingsklimaat	4.964.600	4.936.693	4.933.507	-3.186
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage EV	6.541.500	6.509.463	6.525.392	15.929
Totaal	724.217.014	724.957.956	789.388.671	64.430.715
Resultaat voor reservemutaties	6.149.598	7.119.204	7.041.490	-77.714
<i>Bestemming resultaat</i>				
Toevoeging aan reserves	-6.149.598	-7.569.089	-7.569.089	0
Onttrekking aan reserves	0	449.885	527.599	77.714
Resultaat	0	0	0	0

Voor een toelichting op de begrotingswijzigingen wordt verwezen naar hoofdstuk 4 en 5. Hier worden de financiële afwijkingen op programmaniveau en Overhead gepresenteerd.

Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten

Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de begroting 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 het materieel in evenwicht zijn van de begroting. Onder incidentele baten en lasten worden onder andere de volgende posten verstaan:

- Stortingen in en onttrekkingen aan reserves
- Bijzondere ontvangsten en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen

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

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Begroting 2020	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2020 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2020-2
<i>Lasten per programma</i>				
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	0	94.660.000	94.660.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	108.911.329	56.885.576	56.889.091	3.515
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	406.781	484.495	77.714
4. Samenwerkingsverbanden	0	0	0	0
Overhead	0	43.104	43.104	0
Totaal	108.911.329	57.335.461	152.076.690	94.741.229
<i>Baten per programma</i>				
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	0	94.660.000	94.660.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	108.911.329	56.885.576	56.889.091	3.515
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0	0
4. Samenwerkingsverbanden	0	0	0	0
Dekking overhead uit BDU en Inwonersbijdrage EV	0	0	0	0
Totaal	108.911.329	56.885.576	151.549.091	94.663.515
Resultaat voor reservemutaties	0	-449.885	-527.599	-77.714
Toevoeging aan reserves	-6.149.598	-7.569.089	-7.569.089	0
Onttrekking aan reserves	0	449.885	527.599	77.714
Resultaat	-6.149.598	-7.569.089	-7.569.089	0

Detail incidentele bijdragen van medeoverheden:

Project (euro's)	Begroting 2020	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2020 2e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2020-2
<i>Incidentele lasten/baten</i>				
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5.704.699	5.843.642	5.847.157	3.515
Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding	20.219.701	0	0	0
Korte termijn aanpak	3.826.034	3.022.079	3.022.079	0
Rotterdamse baan	77.452.759	43.304.855	43.304.855	0
Sebastiaansbrug	1.708.136	0	0	0
Beter benutten	0	3.786.000	3.786.000	0
Onderzoek mobiliteitstransitie en het wegennet	0	29.000	29.000	0
No Regret pakket CID Binckhorst	0	900.000	900.000	0
Beschikbaarheidsvergoeding OV-bedrijven (BVOV)	0	0	94.660.000	94.660.000
Totaal	108.911.329	56.885.576	151.549.091	94.663.515

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De toelichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 en 4 (programma 1). Het betreft de beschikbaarheidsvergoeding OV-bedrijven (BVOV).

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De definitieve indexering van de BDU met betrekking tot Actieprogramma Regionaal OV (AROV) is iets hoger dan geprognosticeerd. Hierdoor een kleine stijging van € 3.515.

Economisch Vestigingsklimaat

De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 4 (programma 3). Het betreft lasten die worden gedekt uit een onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat.