



**METROPOOLREGIO**  
ROTTERDAM DEN HAAG



## Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
<b>2. SAMENVATTING BEGROTINGSWIJZIGING</b> .....	<b>4</b>
<b>3. PROGRAMMA'S</b> .....	<b>5</b>
3.1 PROGRAMMA EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER .....	6
3.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	6
3.1.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	11
3.2 PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR VERKEER EN OPENBAAR VERVOER .....	13
3.2.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	13
3.2.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	15
3.3 PROGRAMMA ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT .....	17
3.3.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	17
3.3.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	22
<b>4. PARAGRAFEN</b> .....	<b>24</b>
4.1 ORGANISATIE & BEDRIJFSVOERING .....	24
4.1.1 <i>Onderhoud kapitaalgoederen/ investeringen</i> .....	24
4.1.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	24
4.2 FINANCIERING .....	25
<b>5. BESLUIT</b> .....	<b>FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.</b>
<b>BIJLAGE 1 – STAAT VAN RESERVES EN FONDSEN</b> .....	<b>28</b>

# 1. Inleiding

## **Algemeen**

Hierbij ontvangt u de 1<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2018 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Op basis van de inzichten van medio april 2018 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 7 juli 2017 door het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vastgestelde begroting 2018. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de begroting 2018 weergegeven.

## **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 1e Begrotingswijziging 2018 aan. In hoofdstuk 3 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een stoplichtenmodel gerapporteerd. In hoofdstuk 4 worden de afwijkingen op de gebieden van Organisatie & Bedrijfsvoering en Financiering toegelicht. In bijlage 1 is de staat van Reserves en Fondsen opgenomen.

## 2. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2018 (euro's)	Begroting 2018	Prognose 2018	Begrotings- wijziging 2018-1
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	400.232.145	416.086.574	15.854.429
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	255.981.077	284.973.758	28.992.681
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.820.600	5.404.486	583.886
Overhead	5.711.200	6.031.200	320.000
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	666.745.022	712.496.018	45.750.996
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	405.190.971	423.411.781	18.220.810
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	255.981.077	284.973.758	28.992.681
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.820.600	4.820.600	0
Overhead	5.711.200	5.711.200	0
Totaal	671.703.848	718.917.339	47.213.491
Resultaat voor reservemutaties	4.958.826	6.421.321	1.462.495
Toevoeging aan reserves	-4.958.826	-7.808.006	-2.849.180
Onttrekking aan reserves	0	903.886	903.886
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>-482.799</b>	<b>-482.799</b>

### Programmatotaal

Het begrotingstotaal stijgt met € 45 miljoen, de lasten stijgen van € 667 miljoen naar € 712 miljoen. Per saldo wordt deze stijging vooral veroorzaakt door hogere geraamde exploitatiekosten openbaar vervoer (€ 10 miljoen) en hogere rentelasten (€ 6 miljoen) binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en investeringsprojecten binnen het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 29 miljoen).

De hogere rentelasten zijn een rechtstreeks gevolg van de in 2017 reeds gemelde versnelde overname van de financiering van de OV-bedrijven met een door de MRDH verleende railconcessie. Deze hogere lasten worden integraal aan de desbetreffende OV-bedrijven doorbelast.

De overige verschillen zijn nagenoeg geheel toe te rekenen aan een verschuiving in het bestedingsritme per (begrotings)jaarschijf. Zoals blijkt uit de toelichting op de cijfers per programma in hoofdstuk 3 hierna wordt het nu voor 2018 begrote hogere beslag op de BDU-middelen geheel gedekt door lagere (reeds verantwoorde) bestedingen in 2016 en 2017 en lager geraamde uitgaven in de jaren na 2018.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2018 worden in hoofdstuk 3 per programma nader toegelicht.

### Resultaat eerste begrotingswijziging 2018

Het resultaat vóór bestemming van deze begrotingswijziging bedraagt € 0,5 miljoen nadelig. Dit wordt veroorzaakt door een dotatie aan de nieuw te vormen bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. Dit bedrag wordt gedekt door het nog te bestemmen resultaat volgens de jaarrekening 2017 hiervoor in te zetten.

## 3. Programma's

### *Beleidsmatige afwijkingen*

In deze Bestuursrapportage wordt met betrekking tot de voortgang van in 2018 te realiseren activiteiten het zogenaamde "stoplicht-model" gehanteerd. Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de begroting 2018 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is medio april 2018. 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 2018 geplande activiteit loopt vertraging op.
Rood	De activiteit wordt <b>niet</b> meer gerealiseerd.

### *Financiële afwijkingen*

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de begroting 2018 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2017 door het algemeen bestuur vastgestelde begroting 2018 is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

### 3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

#### 3.1.1 Beleidsmatige voortgang

Acties in 2018	Status	Toelichting
<b>Algemeen</b>		
Bijdrage leveren aan jaarlijkse regiomonitor.		
Uitvoeren van verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.		
Nadere onderbouwing van de viersporigheid Delft – Schiedam mede in relatie tot de ambities van Toekomstbeeld OV voor lightrail op het hoofdspoor en inclusief de landschappelijke inpassing (Regionaal Investeringsprogramma).		
Bijdragen aan de doorontwikkeling van de voor mobiliteit en logistiek relevante transitiepaden van de Roadmap NextEconomy.		
Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als werkgever, onder andere bedrijfsvervoer, collectief vervoer haven, platooning.		
Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als aanbieder van nieuwe mobiliteitsproducten.		
Structureel slimmer samenwerken: samenwerking met en tussen de MRDH-gemeenten en samenwerking met partners, zoals het platform Future Mobility Movement, netwerkontwikkeling, mobiliteitsinnovatie, kennisontwikkeling en –deling.		
Uitbreiden van de Kennisagenda met hogescholen en universiteiten waarmee in 2017 een start is gemaakt en gezamenlijke ontwikkeling van voorstellen ten behoeve van nationale of Europese kennisprogramma's.		De samenwerking met kennisinstellingen wordt de komende jaren meer gestructureerd en gericht op de strategische agenda van de MRDH.
Participatie in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad.		
Participatie in projecten en processen van CROW/KpVV, Connekt en andere relevante nationale kennisorganisaties.		
Samen met de gemeenten pro-actief participeren in het proces van de Omgevingsvisies van de provincie Zuid-Holland en Rijk en waar nodig gebruik maken van formele reactiemogelijkheden.		
De MRDH pakt samen met de gemeenten de onderdelen van Stedenbaan op die passen bij de rol van de MRDH: waaronder ketenmobiliteit, alliantiegesprekken over voorzieningen bij stations, ruimtelijke programmering van werklocaties.		
De MRDH draagt zorg voor inbreng van het regionale vervoerbelang in ruimtelijke overlegtafels zoals het portefeuillehoudersoverleg verstedelijking en wonen en de regionale tafel Ruimte en Economie.		
Programmering IPVa.		

Programmamanagement Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.		
Alternatieve en nieuwe financieringsvormen onderzoeken zowel bij/samen met medeoverheden (provincie Zuid-Holland, Rijk, Europa) als bij/samen met het bedrijfsleven.		
Tenminste 1 pilot alternatieve financiering uitvoeren.		.
Vorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT samen met de partners in de Zuidelijke Randstad en in afstemming met de inliggende gemeenten.		
samen met provincie en gemeenten invulling geven aan de wederkerige bijdrage vanuit de regio aan de inzet van MIRT-middelen door het Rijk in het kader van de programmatische aanpak (financieel of anderszins).		.
<b>Wegennetwerk</b>		
starten in samenwerking met de betrokken wegbeheerders van een drietal verkenningen, zoals benoemd in de Uitvoeringsagenda of voortvloeiend uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag		
afhankelijk van de besluitvorming in het kader van de programmatische aanpak van het MIRT nadere uitwerking van de oeververbindingen Rotterdam en/of Algeracorridor/Brienoordcorridor (Regionaal Investeringsprogramma)		
regionale inbreng leveren in het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar de corridor Rotterdam-Antwerpen (Regionaal Investeringsprogramma)		
Regionale inbreng leveren bij de uitwerkingsfase van de A4 Passage en N14 en waar nodig bij de A20 Nieuwerkerk-Gouda bij de uitwerking door het Rijk.		
In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk doorlopen van de uitwerkingsfase voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers.		
In samenwerking met het Rijk verder uitwerken c.q. monitoren van het adaptieve programma Aansluitingen HWN/OWN (Regionaal Investeringsprogramma).		
Betrouwbaarheidsmaatregelen op basis van de analyse in 2017.		
<b>Reisgedrag</b>		
Uitwerking en uitvoering van de visie reisgedrag.		
Participeren in en cofinanciering van De Verkeersonderneming/Bereikbaar Haaglanden voor de uitvoering van mobiliteitsmanagement binnen de regio en de realisatie van 'Mobility as a Service'-concepten.		
Stimuleren van het regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH tot initiatieven op het gebied van mobiliteitsvernieuwing, bijvoorbeeld via pilots en proeftuinen.		
<b>Verkeersmanagement</b>		
Participeren in en mede financieren van BEREIK!		

t.b.v.:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• het uitvoeren en bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties;</li> <li>• verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten;</li> <li>• afstemming wegwerkzaamheden (RegioRegie).</li> </ul>		
Participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.		
<b>Intelligente Transport Systemen (ITS)</b>		
<p>Invulling van het mede-opdrachtgeverschap van de exploitatie van de in 2017 aanbestede diensten uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg. Deze aanpak sluit aan bij Roadmap Next Economy. Dat betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• informerende toepassingen (snelheden, parkeren, incidenten, routes, etc.);</li> <li>• slim regelen van Verkeersregelinstallaties;</li> <li>• slimme betere prioriteitstelling voor doelgroepen zoals openbaar vervoer en fietsers</li> </ul>		
Doorontwikkeling fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile en de diverse ontwikkellocaties daarin (Regionaal Investeringsprogramma).		
Bijdragen aan (kennis)ontwikkeling van over kansen en gevolgen van zelfrijdend vervoer (onderzoeksprogramma SURF STAD) en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of <i>platooning</i> van vrachtwagens).		
<b>Goederenvervoer en stedelijke distributie</b>		
Organiseren van jaarlijkse netwerk-/kennisdelingsbijeenkomst Goederenvervoer in de regio.		
Uitvoering van twee nader te bepalen onderwerpen op het gebied van Goederenvervoer en stedelijke distributie, zoals benoemd in de 'Aanpak Goederenvervoer MRDH'.		
<b>Samenwerking met het rijk</b>		
Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven evalueren van de maatregelen uit het programma Beter Benutten vervolg.		
Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, het Rijk en bedrijfsleven uitvoeren van een pakket aan Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021.		
<b>Fiets en ketenmobiliteit</b>		
Nadat in 2017 het metropolitaan netwerk is bepaald, zorgen we samen met gemeenten en andere wegbeheerders dat twee trajectstudies worden uitgevoerd naar de realisatie van metropolitane routes en realisatieafspraken worden gemaakt (Regionaal Investeringsprogramma).		



We maken afspraken met de gemeenten (wegbeheerders) over kwaliteitsverbetering van het bestaande netwerk, op basis van de kwaliteitsmeting uit 2017.		
We werken actief aan de uitvoering van de landelijke agenda Fiets, voeren tenminste twee pilots uit en maken deze kennis beschikbaar voor onze gemeenten.		
We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma fietsparkeren bij OV.		
Om uitvoering te geven aan het bestuursakkoord fietsparkeren maken we afspraken met gemeenten en NS over uitvoering van pilots voor de exploitatie van de grote, bewaakte fietsenstallingen. Daardoor worden deze optimaal benut en worden de totale kosten van het fietsparkeren op die locaties geminimaliseerd.		
Op tenminste twee stedenbaan haltes voeren we pilots uit van onze nieuwe kwaliteitsaanpak ten behoeve van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid-toepris waardering stedenbaanknooppunten. Hierbij worden ook de toeleidende fiets- en looproutes betrokken. Hiervoor benutten we de in het kader van Stedenbaan ontwikkelde aanpak met alliantiegesprekken.		
De maatregelen uit de in 2017 vast te stellen P+R-visie worden uitgevoerd.		
<b>Duurzame mobiliteit</b>		
Uitvoering van de maatregelen in de Visie Duurzame Mobiliteit MRDH (2017).		
Vertaling van de duurzaamheidsambities in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel.		
Faciliteren van initiatieven gericht op CO2-reductie door afstemming en kennisdeling en het verkennen van (externe) bronnen van financiering (uit de markt en bij andere overheden).		
<b>Verkeersveiligheid</b>		
Naast de doorlopende analyse door ViaStat gaan we gebruik maken van andere methoden en bronnen naast de bestaande, zodat we meer inzicht krijgen in de ongevallen(soort, aanleiding, betrokkenen).		
Uitvoeren van de regiefunctie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid in samenwerking met de provincie Zuid-Holland t.b.v. gedragsbeïnvloeding en educatie (o.a. programma's School op Seef en Totally Traffic beheren en vernieuwen), met als doel een toename van 10% van het aantal deelnemende scholen aan verkeerseducatie ten opzichte van 2017.		
Opdrachtgever van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en verkeerseducatie voor basis- en middelbaar onderwijs. Doel is in 2018 te starten met een uniforme MRDH-brede aanpak.		
In regioverband afspraken maken over inzet van handhaving in relatie tot		

gedragsbeïnvloedingsprojecten.		
Inspelen op kansen voor verkeersveiligheid bij mobiliteitsinnovaties, zoals rijtaakondersteuning en risicogestuurde aanpak fiets (pilot Safe Cycling Network), in het verlengde van uitkomsten van een pilot in 2017.		
<b>Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur</b>		
Gunningsbesluit concessies bus Den Haag stad, Rotterdam stad, Haaglanden streek en Voorne-Putten.		
Concessiebeheer rail HTM en RET		
Onderdeel van de 4 busconcessies is dat de vervoerbedrijven een transitiepad naar zero emissie busvervoer ontwikkelen. Vervoerders worden in de bestekken via de gunningscriteria geprikkeld om hiervoor een zo'n duurzaam mogelijk bod te doen (Regionaal Investeringsprogramma).		
Nadere uitwerking en deels uitvoering van nieuwe energieconcepten (besparen, opwekken, laadinfra) gerelateerd aan de OV-infrastructuur, zoals plaatsen van zonnepanelen op daken van lightrailhaltes en metrostations (Regionaal Investeringsprogramma).		
Verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen.		
Realisatie benchmark beheer en onderhoud, waarbij aanknopingspunten op verdere kostenreductie verder uitgewerkt worden in een voorstel voor een nieuwe taakstelling op de kosten voor onderhoud van zowel de railinfra als de railvoertuigen.		
De vervoerplannen OV 2019 met de gemeenten en vervoerders kritisch doorlichten en bijsturen op kosteneffectiviteit, inzet is daarbij een gelijkblijvende of lagere exploitatiebijdrage in 2019 t.o.v. 2017/2018.		
Bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer (Regionaal Investeringsprogramma).		
Bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water.		
Een kosten/batenanalyse maken over Sociale veiligheid in het OV.		
Realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.		

### 3.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2018	Prognose 2018	Begrotingswijziging 2018-1
<b>Lasten:</b>			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	5.000.000	5.000.000	0
Openbaar vervoer	4.691.000	5.300.000	609.000
<b>Subtotaal Beleid en programmering</b>	9.691.000	10.300.000	609.000
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	197.503.000	195.053.210	-2.449.790
Beheer en onderhoud infra	180.431.000	192.087.430	11.656.430
<b>Subtotaal Exploitatie OV</b>	377.934.000	387.140.640	9.206.640
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	2.341.100	2.341.100	0
<b>Subtotaal Apparaatslasten</b>	2.341.100	2.341.100	0
<i>Financiering</i>			
Rente	10.266.045	16.304.834	6.038.789
<b>Subtotaal Financiering</b>	10.266.045	16.304.834	6.038.789
<b>Totaal lasten</b>	400.232.145	416.086.574	15.854.429
<b>Baten:</b>			
Onttrekking fonds BDU	388.966.100	398.781.740	9.815.640
Risico-opslag	4.958.826	7.325.207	2.366.381
Rente	10.266.045	16.304.834	6.038.789
Overige inkomsten	1.000.000	1.000.000	0
<b>Totaal baten</b>	405.190.971	423.411.781	18.220.810
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	4.958.826	7.325.207	2.366.381
Toevoeging risicoreserve financiering	-4.958.826	-7.325.207	-2.366.381
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### **Toelichting financiële afwijkingen:**

##### Beleid en programmering

De hogere kosten voor Openbaar vervoer houden verband met de overdracht van de bijdrage ten behoeve van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). Voorheen werd deze bijdrage door het Rijk ingehouden op de BDU-gelden. Met ingang van 2018 betalen de decentrale overheden

deze bijdrage zelf aan het KpVV en is de rijksbijdrage BDU hiermee verhoogd. Het gaat hier dus om een budgetneutrale wijziging.

#### Exploitatie openbaar vervoer

De lagere kosten voor de concessies ad. € 2,4 miljoen zijn als volgt te verklaren:

De kapitaallasten materieel van HTM zijn 2,2 miljoen lager dan oorspronkelijk begroot.

Het onderhoud materieel is € 1,8 miljoen lager dan begroot en het preventief en correctief onderhoud van de overige assets wordt in 2018 door HTM € 1,3 miljoen lager ingeschat dan oorspronkelijk in de begroting is opgenomen. Dit betreft uitsluitend een verschuiving in het voor de duur van de concessie hiervoor vastgestelde deelbudgetten.

De normopbrengsten van HTM zijn € 3,1 miljoen hoger dan oorspronkelijk begroot.

De opbrengsten van HTMbuzz zijn € 1,4 miljoen hoger dan oorspronkelijk begroot.

De normopbrengsten van RET zijn € 6,5 miljoen lager dan oorspronkelijk begroot.

De wijzigingen in de hiervoor genoemde (norm)opbrengsten zijn voornamelijk als incidenteel te beschouwen.

De subsidie aan Veolia is € 0,6 miljoen hoger dan begroot o.a. vanwege extra kosten van tijdelijk vervangend vervoer.

Tenslotte is de voorlopige indexatie verwerkt in de bijstelling. Dit betreft een nadelig effect van per saldo ongeveer € 0,3 miljoen.

De hogere kosten voor beheer en onderhoud ad. € 11,6 miljoen worden veroorzaakt door:

Hogere kosten dagelijks beheer en onderhoud RET van € 1,7 miljoen.

Hogere kosten dagelijks beheer en onderhoud HTM van 2,9 miljoen.

Hogere kosten vervangingsonderhoud RET van € 4,2 miljoen. Dit is de doorwerking van de activering van een hogere post onderhanden werk bij de start van de concessie, waarover afgeschreven wordt.

Hogere kosten vervangingsonderhoud HTM van € 0,9 miljoen. Dit is de doorwerking van de aanname van HTM over de hoogte van de investeringen die in 2018 plaats zullen vinden.

Hogere reservering van € 1,9 miljoen voor areaalmutaties dan oorspronkelijk in de begroting voor het jaar 2018 opgenomen was.

De hiervoor genoemde kosten betreffen uitsluitend verschuivingen in de voor de duur van de concessie hiervoor vastgestelde deelbudgetten. Meerjarig verlopen deze wijzigingen derhalve budgetneutraal.

#### Financiering

De hogere rentelasten zijn een rechtstreeks gevolg van de in 2017 reeds gemelde versnelde overname van de financiering van de OV-bedrijven met een door de MRDH verleende railconcessie. Deze hogere lasten worden integraal aan de desbetreffende OV-bedrijven doorbelast.

Aard, verloop en risico's van de financieringsportefeuille worden nader toegelicht in hoofdstuk 4.2 (Financiering).

## 3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

### 3.2.1 Beleidsmatige voortgang

Acties in 2018	Status	Toelichting
De MRDH stimuleert als subsidieverlener de aanleg en verbetering van nieuwe regionale weginfrastructuur. De grootste uitgaven zijn gepland voor de projecten Rotterdamsebaan in Den Haag en de H6 weg in Hoek van Holland. Daarnaast wordt verwacht een subsidie te verlenen aan de ontsluiting van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard.		
De MRDH financiert maatregelen ter verbetering van de ketenmobiliteit, bijvoorbeeld voor verbetering van fietsparkeren of P+R. In dit kader breidt ProRail met subsidie van de MRDH de fietsparkeervoorzieningen uit bij de NS stations Rijswijk en Rotterdam-Alexander.		
De MRDH stimuleert de aanleg van nieuwe regionale fietsinfrastructuur en opwaardering van bestaande fietsinfrastructuur, waaronder twee sterfietsroutes in Den Haag.		
De MRDH verleent subsidies aan het veiliger maken van diverse schoolomgevingen, het saneren van blackspots, de herinrichting van 30 km gebieden en het uitvoeren van verkeerseducatieprojecten voor de verschillende doelgroepen met een verhoogd risico.		
Start uitwerking van de drie integrale gebiedsverkenningen OV, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaa sprong OV Den Haag 2040 en Netwerkvisie Randstad rail, driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer (Regionaal Investeringsprogramma).		
Bijdragen aan aanpassing spooreplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam – Rotterdam (Regionaal Investeringsprogramma).		
Start realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.		
Afronding project Hoekse Lijn, het onderdeel verlenging van de metro naar het strand.		Oplevermoment ombouw conform besluit bestuurscommissie Va van 14 februari 2018 verschoven van tweede naar vierde kwartaal 2018. Planning deel verlenging wordt later dit jaar bekend en door de bestuurscommissie Va vastgesteld.
Realisatie tram 19B naar TU Delft.		
Afronding programma Netwerk Randstad rail fase 1 (tramnetwerk Den Haag).		
Start proces bestelling nieuwe trams Den Haag alsmede start aanpassing traminfrastructuur, in samenwerking met HTM en gemeente Den Haag.		
Realisatie Sebastiaansbrug Delft.		
Realisatie keervoorziening metrolijn E bij Pijnacker/verhoging spitsfrequentie Lijn E		

Afronden en in gebruik nemen van diverse trein-, metro- en lightrailstationsprojecten zoals station Rotterdam-Alexander, Blaak, evenementenuitgang metrohalte Stadhuis, nooduitgang station Eendrachtsplein, vervoerknoop Bleizo, tramhalte Hollands Spoor, tramhaltes Delft centrum en lightrailstation Zoetermeer centrum.		
realisatie, start renovatie diverse ondergrondse stations.		

### 3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2018	Prognose 2018	Begrotingswijziging 2018-1
<b>Lasten:</b>			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	111.593.244	134.004.834	22.411.590
- Fiets- en ketenmobiliteit	22.617.097	27.314.779	4.697.682
- Verkeersveiligheid	11.787.821	17.818.777	6.030.956
<b>Subtotaal Verkeer</b>	145.998.162	179.138.390	33.140.228
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
- Netwerk openbaar vervoer	107.905.515	103.757.968	-4.147.547
<b>Subtotaal Openbaar vervoer</b>	107.905.515	103.757.968	-4.147.547
<i>Apparaatslasten</i>			
- Directe kosten personeel	2.077.400	2.077.400	0
<b>Subtotaal Apparaatslasten</b>	2.077.400	2.077.400	0
<b>Totaal lasten</b>	255.981.077	284.973.758	28.992.681
<b>Baten:</b>			
Onttrekking fonds BDU	167.192.098	198.303.591	31.111.493
Overige inkomsten	88.788.979	86.670.167	-2.118.812
<b>Totaal baten</b>	255.981.077	284.973.758	28.992.681
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### **Toelichting financiële afwijkingen:**

##### Verkeersmanagement en wegenstructuur

De hogere kosten ad. € 22,4 miljoen zijn als volgt te verklaren:

Korte termijn aanpak	€ 7,4 miljoen
Vertraging uitvoering kleine projecten t/m 2017	- 12,1 miljoen
Verschuiving besteding kleine projecten van 2018 naar 2017	- 4,9 miljoen
Verschuiving budget kleine projecten 2018 naar Verkeersveiligheid -/-	- 2,0 miljoen

##### Fiets- en ketenmobiliteit

De hogere kosten ad. € 4,7 miljoen zijn grotendeels te verklaren door hogere kosten van het project Fietsviaduct A4 bij Ypenburg als gevolg van een verschuiving in het bestedingsritme per begrotingsjaar.

##### Verkeersveiligheid

De hogere kosten ad. 6 miljoen zijn gebaseerd op meer aanmeldingen voor dit onderdeel dan oorspronkelijk geraamd. De deelbudgetten voor kleine projecten van Verkeersmanagement en wegenstructuur en Netwerk openbaar vervoer zijn dienovereenkomstig verlaagd, waarmee deze wijziging budgetneutraal verloopt.

#### Netwerk openbaar vervoer

De lagere kosten kunnen per saldo als volgt worden verklaard:

Verschuiving kosten NRR/AROV van 2018 naar 2017	-/-	€ 19,9 miljoen
Verschuiving budget kleine projecten 2018 naar Verkeersveiligheid	-/-	- 2,0 miljoen
Vrijval kleine projecten t/m 2017	-/-	- 8,7 miljoen
Verschuiving kosten Bleizo van 2019 naar 2018		- 13,5 miljoen
Vertraging project Tunnelveiligheid van 2017 naar 2018		- 2,0 miljoen
Vertraging project System sprong van 2017 naar 2018		- 8,0 miljoen

Het project Tailtrack Westvest verkeert nu in de afrondingsfase. Recent is duidelijk geworden dat binnen dit project sprake is van een financiële tegenvaller, waarvan de oorzaak en de omvang nog onduidelijk is. Dit wordt nader uitgezocht en de repercussies daarvan zullen worden meegenomen in de tweede Bestuursrapportage 2018.



### 3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

#### 3.3.1 Beleidsmatige voortgang

Acties in 2018	Status	Toelichting
<b>Werkveld Werklocaties</b>		
<p>We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming. Daarnaast ondersteunen we de Taskforce Detailhandel. Voor detailhandel en kantoren is al een Agenda opgesteld. In 2017 gebeurt dit ook voor het onderdeel bedrijventerreinen. Hiermee heeft de regio kaders om nieuwe initiatieven regionaal af te stemmen. Voor een uitgebreidere benadering van de vraagstukken in de winkelmarkt (meer dan het toetsen van initiatieven) zal in 2017 een Taskforce Detailhandel worden opgericht. In deze taskforce zal in 2018 in ieder geval vanuit een aantal gemeenten op ambtelijk niveau worden deelgenomen. In deze taskforce gaat het bijvoorbeeld over de revitalisering van centra, de beknelling van sommige centra in een sterke regio en de aanpak van leegstand.</p>		
<p>We stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties. Het creëren van beweging in 16 aandachtsgebieden in de MRDH, omdat ze van bovengemiddelde waarde (kunnen) zijn voor de ruimtelijke economische structuur van de metropoolregio. In een aantal gebieden betreft het transformatie of revitalisering, maar in andere gebieden gaat het over sloop of juist de bouw van kantoren. Ook combinaties komen voor. In 2017 worden voor 16 gebieden (die liggen in 9 gemeenten) in de MRDH factsheets/gebieds-perspectieven opgesteld. Mogelijk volgen daar in 2018 vervolgactiviteiten uit voor de MRDH.</p>		
<b>Werkveld Smart Infrastructure</b>		
<p><i>Begin 2017 is ten behoeve van de bovengenoemde doelstelling een aantal projecten geïdentificeerd binnen dit werkveld, voortkomend uit de AEV en het Regionaal Investeringsprogramma:</i></p>		
<p>Projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma: vanuit het werkveld Smart Infrastructure wordt een aantal projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma getrokken en ondersteund. Het gaat daarbij onder meer om het Fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM), Next</p>		

Generation Woonwijken, geothermie en warmte infrastructuur.		
Voortzetten van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie: Met het Netwerk Energie biedt de MRDH de gemeenten een platform om met elkaar en de provincie Zuid-Holland in gesprek te gaan over lokale en regionale energithema's. Daarbij staan kennisuitwisseling en het delen van ervaringen centraal.		
Interreg subsidie verduurzamen VvE's: In 2018 wordt via de Interreg subsidie E=0 cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen.		
Faciliteren van het Netwerk Duurzaam Inkopen: Dit netwerk faciliteert ontmoetingen en kennisuitwisseling gericht op innovatiegericht en duurzaam inkopen. In 2018 zullen de vraaggestuurde themasessies en marktontmoetingsdagen rondom specifieke thema's worden voortgezet. Daarnaast wordt een koppeling gelegd met de fieldlab infrastructuur om de kans op adoptie van innovaties ten behoeve van maatschappelijke vraagstukken te vergroten. Zo kunnen de gemeenten binnen de MRDH invullingen geven aan een rol als launching customer.		
<b>Werkveld Branding</b>		
Regionale uitvoering van de brandingsstrategie: De doelstelling hiervan is een actief gebruik van de regionale brandingstrategie en de ontwikkelde toolkit door alle bij het project betrokken stakeholders. Hiertoe zullen we samen met IQ verder werken aan de uitvoering van de regiobranding. Focus ligt hierbij op implementatie van de regionale branding in de uitvoeringsstrategieën van de betrokken regionale stakeholders (o.a. triple helix partners EPZ, stedelijke en regionale marketing- en acquisitieorganisaties).		
Citybranding/Internationaal Toerisme: Verdieping van de samenwerking tussen Delft, Den Haag en Rotterdam op het gebied van internationaal toerisme. Doelen zijn: het aantrekken van meer internationale toeristen naar de regio; het verlengen van de verblijfsduur van deze internationale toeristen; het verhogen van de toeristische bestedingen; hetgeen moet resulteren in een groter economisch draagvlak voor recreatieve en culturele voorzieningen. Activiteiten volgen uit het in 2017 op te stellen plan door het		In 2017 hebben de betrokken partijen besloten om voorlopig niet in te zetten op de ontwikkeling van een regionale tourist card. De MRDH zal daarom in 2018 geen inzet plegen op dit onderwerp tenzij gemeenten aangeven hier nu wel mee aan de slag te willen gaan. Delft, Den Haag, Rotterdam, de drie marketingorganisaties en MRDH trekken gezamenlijk op bij

regionaal overleg stedelijk toerisme (Rotterdam, Den Haag, Delft, MRDH). Indien in 2017 positief wordt besloten over een tourist card voor de regio wordt voor 2018 ook inzet van de MRDH voorzien.		het ontwikkelen van activiteiten. Het regionaal overleg stedelijk toerisme vindt tweemaal per jaar plaats.
<b>Werkveld clusterversterking</b>		
<i>Fieldlabinfrastructuur. De MRDH zal in samenwerking met PZH, IQ en TNO de fieldlabs actief blijven ondersteunen in 2018. Dat doen we op het niveau van de fieldlabinfrastructuur; het netwerk van 15 fieldlabs dat in 2016 is gestart en dat een springplank vormt voor cross-over-samenwerking en innovaties (<a href="http://www.mrdh.nl/fieldlabszh">www.mrdh.nl/fieldlabszh</a>). Het kernteam Fieldlabinfrastructuur zal de 15 huidige (en mogelijk in de toekomst meer of andere) fieldlabs ondersteunen met:</i>		
voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over-samenwerking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills;		
(inter)regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU);		
mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het investeringsprogramma		
gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie. Gebruik maken van en input geven aan de toolkit Real Life Testing Ground		
verbinding met regionale start up/scale up initiatieven		
organiseren van vraagarticulatie tussen de overheid en de fieldlabs voor maatschappelijke vraagstukken die spelen bij meerdere gemeenten binnen MRDH/PZH, zodat de overheid launching customer kan worden van innovaties vanuit de fieldlabs;		
samenwerking fieldlabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Road Map Next Economy, gericht op vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.		
<i>Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft, Erasmus Universiteit en Wageningen UR. We willen een optimale benutting bereiken van kennis en</i>		

<i>kunde bij de universiteiten in de regio ten behoeve van cross-over vraagstukken, aantrekkelijke campussen als innovatieve hotspots in de regio en een rode loper voor (buitenlands) talent. Hiertoe gaan we (in 2018):</i>		
campusprojecten ondersteunen in het Regionaal Investeringsprogramma;		
een koppeling leggen tussen de Centers van de LDE-samenwerking en de fieldlabs waar dit mogelijk is;		
afstemming en een nadere uitwerking van het WUR convenant organiseren;		
vraag gestuurd faciliteren van samenwerking regionale campussen		
<b>Werkveld Onderwijs en arbeidsmarkt</b>		
Verkennen kennisbasis reshoring en het organiseren van gerichte ondersteuning voor bedrijven die reshoring overwegen. Reshoring is het terughalen van bedrijfsactiviteiten uit het buitenland – vooral lagelonenlanden – naar het eigen land. Eind 2017 wordt de tool geëvalueerd en afhankelijk van de resultaten van deze evaluatie wordt gekeken of ondersteuning middels de tool wordt voortgezet in 2018 en welke partij(en) de bekostiging daarvan logischerwijze moet(en) dragen.		De tool is later aangeschaft dan gepland. De evaluatie is daarom doorgeschoven naar het derde kwartaal 2018.
Betere aansluiting van onderwijs op arbeidsmarkt: regionale skills agenda voor de toekomst. In 2017 wordt een regionale skills agenda voor de toekomst opgesteld en een actieplan skills inclusief vervolgspraken over de uitvoering ontwikkeld. In 2018 wordt op basis van deze vervolgspraken het actieplan uitgevoerd door de betrokken partijen.		
<b>Werkveld Economie landelijk gebied</b>		
Hollandse Banen: de Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer routes die het stedelijk gebied verbinden met het landschap (van kerktoren en koopgoot naar koe) voor recreatief gebruik of om over te forensen. De investeringsvoorstellen voor twee pilots met gemeenten, PZH en MRDH om het Hollandse Banen concept te testen zijn uitgewerkt en zullen in 2018 worden uitgevoerd. In 2017 is met de gemeenten een financieringsstrategie ontwikkeld voor het gehele netwerk (mogelijkheden EU, betrokkenheid Rijk), in 2018 zal deze strategie worden geconcretiseerd bijvoorbeeld door het starten van een EU-project.		Er is door de gemeenten op Voorne-Putten een projectplan vastgesteld om te komen tot een voorontwerp voor de Hollandse Baan 'Trambaanpad' op Voorne Putten. Uitwerking van de tweede pilot en een concretisering van de EU financieringsstrategie heeft vanwege beperkte ambtelijke capaciteit vertraging opgelopen. In de tweede helft van 2018 wordt bekeken of de tweede pilot en EU financieringsstrategie haalbaar zijn.
Waterverbindingen: versterking van de waterverbindingen in de metropoolregio leidt		

<p>tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. In het investeringsprogramma is een aantal projecten benoemd die de gemeenten in dit kader gaan oppakken. Een van de projecten is de verkenning naar een doorsteek van de Rotte naar de Rijn en de Vliet.</p>		
<p>Regionale samenwerking vrijetijdseconomie. In 2016 is, onder voorzitterschap van Edo Haan, de burgemeester van Maassluis, de Alliantie Vrijetijdseconomie opgericht. Doel van de Alliantie is om de economische potentie van de groengebieden in onze regio te vergroten. In 2016 en 2017 is dit in regionaal verband geconcretiseerd door de bekendheid van de groene gebieden bij de stedeling te verbeteren. Afhankelijk van de evaluatie in de tweede helft van 2017 zal hier in 2018 een vervolg aan worden gegeven.</p>		
<p>Versterken kennisbasis voor het landschap met kennisinstituten. Onderbouwen en begeleiden van de activiteiten die bijdragen aan de versterking van de economie van het landelijk gebied en/of het landschap als vestigingsfactor is een doorlopende activiteit die afhankelijk van de vraag vanuit de samenwerkende gemeenten wordt ingevuld.</p>		

### 3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2018	Prognose 2018	Begrotingswijziging 2018-1
<b>Lasten:</b>			
Subtotaal programmakosten	3.790.500	3.476.886	-313.614
Subsidie InnovationQuarter	0	897.500	897.500
Subtotaal directe kosten personeel	1.030.100	1.030.100	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>4.820.600</b>	<b>5.404.486</b>	<b>583.886</b>
<b>Baten:</b>			
Inwonerbijdrage	4.600.400	4.600.400	0
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	106.100	106.100	0
Overige inkomensoverdrachten EU	114.100	114.100	0
<b>Totaal baten</b>	<b>4.820.600</b>	<b>4.820.600</b>	<b>0</b>
Resultaat voor reservemutaties	0	-583.886	-583.886
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	583.886	583.886
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### **Toelichting financiële afwijkingen:**

##### Lasten

De begrote lasten stijgen met € 583.886. Dit is als volgt te verklaren:

1. Bij de bestemming van het resultaat van de jaarrekening 2017 wordt voorgesteld om € 583.886 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV ter dekking van de inzet op de Fieldlabs op de terreinen energie, zorg en/of voedsel:

In het kader van het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy zijn vorig jaar 15 fieldlabs opgestart en bijeen gebracht in een cross-sectoraal peer to peer netwerk, de zogenaamde fieldlabinfrastructuur ([www.mrdh.nl/fieldlabszh](http://www.mrdh.nl/fieldlabszh)). Dit netwerk wordt ondersteund door een kernteam vanuit MRDH, provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO. Deze ondersteuning richt zich op het verankeren van de fieldlabs in de regionale beleidsagenda, onderwijs-arbeidsmarkt en het mobiliseren van financieringsbronnen.

Na een succesvol jaar met de Fieldlabinfrastructuur is in 2017 tijdens de bestuurlijke investment board van 14 juni en de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat van 7 juli gesproken over de volgende stap. Het uitgangspunt is om de Fieldlabs in Zuid-Holland in te zetten als middel om vier grote uitdagingen van onze regio aan te gaan en hier een aantal gerichte innovatieprogramma's aan te koppelen:

- Een sterke maakindustrie (Smart Manufacturing); nieuwe werkgelegenheid
- Slimme Zorg; hoogwaardig en betaalbaar

- (Leef)klimaat en energie; de omslag naar duurzaam
- Voeding; feeding the world

Daarnaast zien we het belang van een randvoorwaardelijk thema dat in alle programma's een rol speelt en dat we via die lijn willen vormgeven: ICT & Cybersecurity.

Deze uitdagingen worden uitgewerkt tot meerjarige programma's. In 2017 is gestart met het eerste programma: Smart Manufacturing: Industriële Toepassing in Zuid-Holland (SMITZH). Dit betreft een samenwerking tussen acht fieldlabs in Zuid-Holland (met locaties in Den Haag, Rotterdam, Delft, Zoetermeer en Dordrecht) om de digitalisering van productie van kleine series te ontwikkelen en ook daadwerkelijk op een aantal fysieke plekken in de regio te produceren. De overige uitdagingen worden vanaf 2018 opgepakt, te beginnen met het programma (Leef)klimaat & Energie, en vergen cofinanciering vanuit de MRDH.

Dit bedrag wordt nu ter begroting gebracht en toegevoegd aan de programmakosten. Tegenover deze toevoeging wordt een bijdrage uit de reserve begroot. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat besluit uiteindelijk over daadwerkelijke toekenning van middelen op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015.

2. Daarnaast heeft het algemeen bestuur op 9 maart 2018 en 6 juli 2018 besloten om een begrotingspostsubsidies aan InnovationQuarter te verstrekken van maximaal € 897.500 voor:

*(9 maart 2018)*

- Business Development (maximaal € 200.000)
- Investor Relations Programma (maximaal € 150.000)
- Uitvoering Roadmap Next Economy (maximaal € 350.000)
- Kwartiermaker Regionaal Investeringsplatform (maximaal € 22.500)

*(6 juli 2018)*

- Uitvoering Roadmap Next Economy – Next Society (maximaal € 175.000)

Het algemeen bestuur heeft besloten om deze begrotingspostsubsidies te verwerken in de 1<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2018. Het betreft een budgetneutrale wijziging binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat waarbij deze begrotingspostsubsidie als aparte post ter begroting wordt gebracht ten laste van de programmakosten.

### Reserves

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om de onttrekking aan de egaliseringsreserve EV te verhogen met € 583.886 ter dekking van de MRDH cofinanciering op het Fieldlabprogramma (Leef)klimaat & Energie. Zie voor een verdere toelichting de toelichting bij de lasten.

## 4. Paragrafen

### 4.1 Organisatie & bedrijfsvoering

#### 4.1.1 Onderhoud kapitaalgoederen/ investeringen

##### *ICT- voorzieningen*

In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT voorzien. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem Afas (projectadministratie en verdere digitalisering en automatisering van werkprocessen met directe financiële gevolgen) en de digitalisering en automatisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. Daarvoor is een investeringsbedrag begroot van € 320.000).

#### 4.1.2 Financiële afwijkingen

Overhead (euro's)	Begroting 2018	Prognose 2018	Begrotingswijziging 2018-1
<b>Lasten:</b>			
Personele overhead Va	2.196.600	2.196.600	0
Materiële overhead Va	2.267.400	2.523.400	256.000
	<b>4.464.000</b>	<b>4.720.000</b>	<b>256.000</b>
Personele overhead EV	680.400	680.400	0
Materiële overhead EV	566.800	630.800	64.000
	<b>1.247.200</b>	<b>1.311.200</b>	<b>64.000</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>5.711.200</b>	<b>6.031.200</b>	<b>320.000</b>
<b>Baten:</b>			
Onttrekking fonds BDU	4.464.000	4.464.000	0
Inwonerbijdrage EV	1.247.200	1.247.200	0
<b>Totaal baten</b>	<b>5.711.200</b>	<b>5.711.200</b>	<b>0</b>
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	<b>0</b>	<b>-320.000</b>	<b>-320.000</b>
Toevoeging reserve Interne kwaliteitsverhoging	0	-482.799	-482.799
Onttrekking reserve Interne kwaliteitsverhoging	0	320.000	320.000
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>-482.799</b>	<b>-482.799</b>



## **Toelichting financiële afwijkingen:**

### Materiële overhead

In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT voorzien (zoals toegelicht in hoofdstuk 4.1.1 hiervoor). Deze zullen worden bekostigd uit de nieuw te vormen reserve Interne kwaliteitsverhoging. Zoals toegelicht in de jaarrekening 2017 zullen hieruit ook een aantal (uitgestelde) updates van onze ICT-omgeving en de uitbreiding van functionaliteiten die samenhangen met het informatiebeleidsplan en de evaluatie van de MRDH worden betaald.

De hiervoor genoemde ICT-investeringen zijn conform de standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering voor 80% toe te rekenen aan de Vervoersautoriteit en voor 20% aan het programma Economisch Vestigingsklimaat. Deze uitgaven worden gedekt door de in bovenstaande tabel opgenomen onttrekking aan de reserve Interne kwaliteitsverhoging.

## **4.2 Financiering**

Met de overname van de lopende leningen van de BNG Bank ten behoeve van de financiering van de railinfrastructuur van RET op 2 januari jl. en de resterende borgstellingen ten behoeve van de financiering van de railinfrastructuur van HTM is de transitie van de financiering van de regionale OV-bedrijven voltooid. De financiële repercussies van deze (versnelde) overname zijn verwerkt in de concept Jaarrekening 2017, deze Bestuursrapportage en de concept Begroting 2019 en brengen geen (nieuwe dan wel aanvullende) risico's met zich mee voor de regiegemeenten en/of de MRDH.

In december 2017 heeft het algemeen bestuur van de MRDH na zienswijze door de regiegemeenten op 21 december 2017 de nieuwe Verordening busleningen vastgesteld. Daarmee wordt de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer gefaciliteerd in de vorm van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden van de daartoe door vervoerbedrijven te verrichten investeringen. Met de Europese Investeringsbank zijn inmiddels gesprekken gaande over zijn mogelijke rol ter zake. Tot nu toe zijn er door de MRDH geen busleningen verstrekt.

De omvang van de financieringsportefeuille van de MRDH ten behoeve van de railinvesteringen van de regionale OV-bedrijven bedraagt na de in de eerste alinea reeds genoemde overname ongeveer € 1,2 miljard.

De hiermee samenhangende rentelasten voor 2018 bedragen nu ruim € 16 miljoen. Daarnaast wordt door de MRDH (conform de vigerende staatssteunregels) aan de regionale OV-bedrijven een risico-opslag in rekening gebracht, waarvan de opbrengsten nu voor 2018 worden geraamd op ruim € 7 miljoen.

De financiering van de investeringen van vervoerbedrijven brengt voor de MRDH risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Daarbij zijn de volgende componenten meegewogen:

- 1) De MRDH heeft voor de periode 2016-2026 een railconcessie gegund aan voornoemde OV-bedrijven;
- 2) De MRDH verwerft een eerste zekerheidsrecht over de te financieren activa;
- 3) Het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de door de MRDH in de maandelijks aan voornoemde OV-bedrijven te betalen concessievergoeding zijn opgenomen.

Conform de aanbevelingen in het hierboven genoemde externe onderzoek wordt per jaar een risicoweging gemaakt met een ondergrens van € 20 miljoen. Deze ondergrens is berekend op

basis van de maandelijks aan HTM en RET te betalen concessievergoedingen (ruim € 22 miljoen). Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat.

In de navolgende tabel is de op te bouwen risicoreserve vanaf 2018 in cijfers uitgewerkt:

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar	2018	2019	2020	2021	2022
Financiering HTM en RET	€ 1.172.191.626	€ 1.037.093.722	€ 879.167.171	€ 742.466.027	€ 684.889.306
Boekwaarde MVA	€ 1.266.898.987	€ 1.207.831.908	€ 1.147.109.080	€ 1.084.539.002	€ 1.023.121.208
Economische waarde lager dan balanswaarde (%)	35%	35%	35%	35%	35%
Effect	€ 443.414.645	€ 422.741.168	€ 401.488.178	€ 379.588.651	€ 358.092.423
Economische waarde	€ 823.484.341	€ 785.090.740	€ 745.620.902	€ 704.950.351	€ 665.028.785
Discrepantie lening	€ 348.707.285	€ 252.002.981	€ 133.546.269	€ 37.515.676	€ 19.860.521
Inschatting risico	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico (ondergrens € 20 miljoen)	€ 27.896.583	€ 20.160.239	€ 20.000.000	€ 20.000.000	€ 20.000.000
Risicoreserve financieringen primo jaar cumulatief	€ 3.612.359	€ 10.937.566	€ 18.182.713	€ 20.000.000	€ 20.000.000
Percentage risico-opslag	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%
In rekening gebrachte risico-opslag per jaar	€ 7.325.207	€ 7.245.146	€ 6.938.710	€ 6.357.144	€ 5.846.274
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	€ -16.959.017	€ -1.977.526	€ -	€ -	€ -

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten al in 2019 nagenoeg zal worden bereikt. De weerstandsratio hiervoor bedraagt dan 0,91 (uitgaande van de hiervoor genoemde ondergrens van € 20 miljoen).

De verschillen tussen de in rekening te brengen risico-opslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2020 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

## 5. 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. 22 juni 2018;

### **besluit:**

1. kennis te nemen van de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage 2018;
2. de in de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage 2018 opgenomen 1<sup>e</sup> begrotingswijziging 2018 vast te stellen;
3. het nog te bestemmen resultaat volgens de jaarrekening 2017 ad. € 482.799 te bestemmen voor een nieuw in te stellen reserve Interne kwaliteitsverhoging.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 6 juli 2018 van het algemeen bestuur.

de secretaris,

Lucas Vokurka

de voorzitter,



Pauline Krikke

## 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 2017 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2018 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

	<b>Saldo</b>	<b>Raming</b>	<b>Raming</b>	<b>Raming</b>
<b>Omschrijving</b>	<b>jaarrekening</b>	<b>toevoeging</b>	<b>onttrekking</b>	<b>saldo</b>
	<b>31-12-2017</b>	<b>2018</b>	<b>2018</b>	<b>31-12-2018</b>
<i>Reserves</i>				
Reserve Weerstandvermogen EV	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	3.230.423	0	583.886	2.646.537
Reserve Interne kwaliteitsverhoging	0	482.799	320.000	162.799
Risicoreserve financieringen	3.612.359	7.325.207	0	10.937.566
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>6.942.782</i>	<i>7.808.006</i>	<i>903.886</i>	<i>13.846.902</i>
<i>Fondsen</i>				
BDU	214.442.984	513.060.000	601.549.331	125.953.653
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>214.442.984</i>	<i>513.060.000</i>	<i>601.549.331</i>	<i>125.953.653</i>
<b>TOTAAL-GENERAAL</b>	<b>221.385.766</b>	<b>520.868.006</b>	<b>602.453.217</b>	<b>139.800.555</b>