



**METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG**



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
2. SAMENVATTING BEGROTINGSWIJZIGING	4
3. PROGRAMMA'S	5
3.1 PROGRAMMA EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER	6
3.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	6
3.1.2 <i>Financiële afwijkingen</i>	13
3.2 PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR VERKEER EN OPENBAAR VERVOER	15
3.2.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	15
3.2.2 <i>Financiële afwijkingen</i>	17
3.3 PROGRAMMA ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT	19
3.3.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	19
3.3.2 <i>Financiële afwijkingen</i>	27
4. PARAGRAFEN	29
4.1 BEDRIJFSVOERING.....	29
4.1.1 <i>Financiële afwijkingen</i>	29
5. BESLUIT	30
BIJLAGE 1 – STAAT VAN RESERVES EN FONDSSEN	31

1. Inleiding

Algemeen

Hierbij ontvangt u de 1e Bestuursrapportage 2019 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Op basis van de inzichten van eind maart 2019 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 6 juli 2018 door het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vastgestelde begroting 2019. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de begroting 2019 weergegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 1e begrotingswijziging 2019 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 het gebied van Organisatie & Bedrijfsvoering toegelicht. In bijlage 1 is de staat van Reserves en Fondsen opgenomen.

2. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2019 (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotings- wijzigingen 2019-1
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	408.707.256	425.132.034	16.424.778
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	325.177.374	333.969.395	8.792.021
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.831.031	5.133.518	302.487
Overhead	5.834.000	6.316.799	482.799
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	744.549.660	770.551.746	26.002.085
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	415.952.402	432.377.180	16.424.778
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	325.177.374	333.969.395	8.792.021
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.831.031	4.898.400	67.369
Overhead	5.834.000	5.834.000	0
Totaal	751.794.807	777.078.975	25.284.168
Resultaat voor reservemutaties	7.245.146	6.527.229	-717.917
Toevoeging aan reserves	-7.245.146	-7.245.146	0
Onttrekking aan reserves	0	717.917	717.917
Resultaat	0	0	0

Programmatotaal

Het begrotingstotaal stijgt met € 26,0 miljoen, de lasten stijgen van € 744,5 miljoen naar € 770,5 miljoen. Deze stijging wordt per saldo veroorzaakt door:

- hogere geraamde exploitatiekosten Openbaar vervoer (€ 16,4 miljoen) binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer;
- hogere geraamde kosten investeringsprojecten Openbaar vervoer (€ 22,8 miljoen) en lagere projectkosten Verkeer (€ 14,0 miljoen);
- verhoging van het programmabudget Economische Vestigingsklimaat (€ 0,3 miljoen)
- verhoging van de materiële overhead (€ 0,5 miljoen)

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2019 worden in hoofdstuk 3 per programma nader toegelicht.

Resultaat eerste begrotingswijziging 2019

Het positieve resultaat vóór bestemming daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 0,7 miljoen. Dit betreft:

- de verhoging met € 0,2 miljoen van het programma Economisch vestigingsklimaat, vanwege het toevoegen van het jaarrekeningoverschot van 2018 aan het programmabudget van 2019 (meer lasten).
- de eenmalige verhoging van de materiële overhead met € 0,5 miljoen, vanwege de realisatie van de kwaliteitsverbeteringen waarvoor in 2018 een reserve is gevormd.

Dit resultaat wordt gedekt door:

- een onttrekking aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat van € 0,2 miljoen.
- een onttrekking aan de reserve Interne kwaliteitsverbetering van € 0,5 miljoen.

3. Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

In deze bestuursrapportage wordt met betrekking tot de voortgang van in 2019 te realiseren activiteiten het zogenaamde "stoplicht-model" gehanteerd. Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de begroting 2019 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is eind maart 2019.

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 2019 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 2019 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2018 door het algemeen bestuur vastgestelde begroting 2019 na 1^e wijziging is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

3.1.1 Beleidsmatige voortgang

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

Beleidsontwikkeling en –uitwerking

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Samen met de gemeenten proactief participeren in het proces van de Omgevingsvisies van de provincie Zuid-Holland en het Rijk en waar nodig gebruik maken van formele reactiemogelijkheden.		
De MRDH draagt zorg voor inbreng van het regionale vervoerbelang in ruimtelijke overlegtafels zoals het portefeuillehouders overleg verstedelijking en wonen en de regionale tafel Ruimte en Economie en draagt op verzoek van gemeenten vanuit het belang van de Vervoersautoriteit bij aan ruimtelijke planvorming van gemeenten.		
Samen met provincie en gemeenten invulling geven aan de wederkerige bijdrage vanuit de regio aan het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Actueel inspringen op wijzigingen in rijksregelgeving (mobiliteitsfonds).		
Uitvoeren van integrale verkenningen of planstudies uit het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.		
Uitbreiden van de Kennisagenda met hogescholen en universiteiten waarmee in 2018 een start is gemaakt en gezamenlijke ontwikkeling van voorstellen ten behoeve van nationale of Europese kennisprogramma's.		Prioriteit ligt dit jaar bij het beter toegankelijk maken van de eigen data, het verbeteren van de regiomonitor en het intensiveren van de contacten met kennisinstellingen.
Participatie in projecten en processen van CROW/KpVV, Connekt en andere relevante nationale kennisorganisaties.		

Monitoring en Modellen

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Voortgangsbewaking UAB, actueel houden van de UAB monitor en een bijdrage leveren aan de jaarlijkse regiomonitor.		
Beheer en verbetering van het Verkeersmodel, inclusief gegevensinwinning.		

Samenwerking

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Vorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT samen met de partners in de Zuidelijke Randstad en in afstemming met de inliggende gemeenten.		
Participatie in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad.		

Participatie in het Gebiedsprogramma Duurzame bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag in de programmaraad en het programmateam, inclusief de Korte termijn Aanpak 2019-2022.		
Structureel slimmer samenwerken met en tussen de MRDH-gemeenten en bedrijfsleven en kennisinstellingen gericht op mobiliteitsinnovatie en kennisontwikkeling en -deling.		

Wegenstructuur

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitwerken en uitvoeren van maatregelen ten gunste van de betrouwbaarheid van het wegennet, voortvloeiende uit de betrouwbaarheidsanalyses van 2017/2018.		
Uitvoeren en afronden van de gebiedsuitwerking "Integrale gebiedsuitwerking voor de ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 Westland" en Bereikbaarheid Voorne-Putten.		
Regionale inbreng leveren in het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar de corridor Rotterdam-Antwerpen.		
Regionale inbreng leveren bij de planuitwerkingsfase van de A4-N14 Haaglanden en waar nodig bij de A20 Nieuwerkerk-Gouda bij de uitwerking door het Rijk.		
In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk doorlopen en afronden van de planuitwerkingsfase voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers.		Op 30 januari 2019 is door de gemeente Rijswijk, de gemeente Den Haag en de MRDH een bestuursovereenkomst gesloten over de oplossing voor de bekostiging Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan. In haar brief van 22 februari heeft de minister van IenW aangegeven niet in te stemmen met het verzoek om een bijdrage te verlenen aan de voorkeursoplossing vanuit het Infrastructuurfonds. Hiermee is een vraagstuk ontstaan over de financiering van het project. De MRDH gaat met de gemeenten Rijswijk en Den Haag in gesprek over de ontstane situatie.
In samenwerking met het Rijk, PZH en regiogemeenten uitvoeren, monitoren en waar nodig bijstellen van het adaptieve vervolgprogramma Aansluitingen HWN/OWN.		

Verkeersmanagement en ITS

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Participeren in en mede financieren van BEREIK! t.b.v.: - uitvoeren en bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties;		

<ul style="list-style-type: none"> - verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten; - afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen (RegioRegie). - uitvoeren van de regionale routekaart: data-visie en multimodaal tactisch kader. 		
Participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.		
<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"> - informerende toepassingen (snelheden, parkeren, incidenten, routes, etc.); - slim regelen van Verkeersregelinstantaties; - slimme betere prioriteitstelling voor doelgroepen zoals OV en fietsers. 		<p>Nog niet alle gebruikstoepassingen van Talking Traffic zijn operationeel.</p> <p>In Rotterdam en Delft worden proeven gedaan met het optimaliseren van kruispunten en de prioriteitstelling voor fiets, OV en vrachtverkeer. De proeven hebben nog niet geleid tot technisch werkende toepassingen.</p>
<p>Doorontwikkeling van de aanpak uit Beter Benutten vervolg in de aanpak slimme en duurzame mobiliteit gericht op: verdere uitbreiding van het aantal slimme verkeerslichten, uitrol van de slimme (netwerk) regelingen, uitrol prioriterende diensten. Verdere uitrol van bevorderen goed rijgedrag voor doorstroming en duurzaamheden. Stimuleren van gebruik van de diensten.</p>		De productie van de slimme verkeerslichten is vertraagd bij de leveranciers.
Doorontwikkeling fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile en de diverse ontwikkellocaties daarin in samenwerking met InnovationQuarter.		
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).		

Fietsnetwerk

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Samen met gemeenten en andere wegbeheerders voeren we in 2019 tenminste twee trajectstudies uit naar de realisatie van metropolitane routes. De uitkomsten daarvan leggen we vast in realisatieafspraken (Regionaal Investeringsprogramma).		
Vanaf 2019 ondersteunen we gemeenten met een programmaproces gericht op een zichtbare kwaliteitsimpuls van dit netwerk.		
In 2019 participeren we tenminste in 1 onderzoek naar fietsgebruik en 1 onderzoek naar routekeuze.		

Ketenmobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma fietsparkeren bij OV.		
Gaan verder met de uitvoering van het bestuursakkoord fietsparkeren bij stations in samenwerking met ProRail en maken afspraken met gemeenten en NS over uitvoering van pilots voor de exploitatie van de grote, bewaakte fietsenstallingen. Daardoor worden deze optimaal benut en worden de totale kosten van het fietsparkeren op die locaties geminimaliseerd.		Het programma ketenmobiliteit 2020 is in ontwikkeling. De pilots voor bewaakte stallingen maken daar onderdeel van uit. Deze worden niet in 2019 opgestart, maar op een later moment.
We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma P+R bij OV-knooppunten.		
We maken afspraken met gemeenten over de kwaliteitsverbetering op OV-knooppunten en stimuleren gemeenten tot het starten van alliantiegesprekken om samen met de stakeholders rond een knooppunt tot kwaliteitsverbetering te komen.		
We maken afspraken met de OV-bedrijven over een gezamenlijke promotie van ketenmobiliteit in combinatie met OV-gebruik.		

Reisgedrag en logistiek

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Participeren in en cofinancieren van de organisatie van de uitvoering van reisgedragsmaatregelen binnen de regio (De Verkeersonderneming-Bereikbaar Haaglanden) passend binnen de Korte Termijn Aanpak.		
Stimuleren van het regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH tot initiatieven op het gebied van mobiliteitsvernieuwing, bijvoorbeeld via pilots en proeftuinen.		
Organiseren van jaarlijkse netwerk-/kennisdelingsbijeenkomst Goederenvervoer in de regio.		
Uitvoeren van de in 2018 opgestelde regionale aanpak goederenvervoer, waaronder aanpak stedelijke distributie, mede in het licht van CO ₂ -reductie.		

Duurzame mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Stimuleren dat de maatregelen in de Actieagenda CO ₂ -reductie verkeer MRDH (2018) worden uitgevoerd.		Vaststelling Actieplan CO ₂ -reductie is uitgesteld tot najaar 2019. Uitvoering maatregelen naar verwachting vanaf 2020.
Vertaling van de duurzaamheidsambities in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel.		

Faciliteren van initiatieven gericht op CO ₂ -reductie door afstemming en kennisdeling en het verkennen van (externe) bronnen van financiering (uit de markt en bij andere overheden).		
---	--	--

Verkeersveiligheid

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Naast de doorlopende analyse door ViaStat gebruiken we andere methoden en bronnen naast de bestaande, zodat we meer inzicht krijgen in de ongevallen (soort, aanleiding, betrokkenen).		
Uitvoeren van de regiefunctie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid in samenwerking met de provincie Zuid-Holland van gedragsbeïnvloeding en educatie (onder andere programma's School op SEEF en TotallyTraffic), met als doel een toename van 5% van het aantal deelnemende scholen aan verkeerseducatie ten opzichte van 2018.		
Opdrachtgever van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs, waarbij we de uniforme MRDH-brede aanpak voortzetten.		
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.		
Actief participeren bij de totstandkoming en uitvoering van actieplannen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.		

Netwerk Openbaar Vervoer

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Nadere uitwerking van de in 2018 vastgestelde integrale OV-visies, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaa sprong OV Den Haag 2040 en Netwerkvisie RandstadRail in de driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer.		
Via de werkplaats Metropolitaan OV, ruimte en Duurzaamheid van het gebiedsprogramma samen met het Rijk de maatregelen voor de spoorverbinding Den Haag-Rotterdam (van Leiden t/m Dordrecht) concretiseren in relatie tot de ambities voor lightrail op het hoofdspoor en de verstedelijking (inclusief de landschappelijke inpassing).		
Participeren in verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Dat zijn naar verwachting:		

<ul style="list-style-type: none"> - MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam - MIRT-verkenning Den Haag CID-Binckhorst - regionale gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten, Zoetermeer, Westland. 		
Bijdragen aan aanpassing spooreplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam – Rotterdam.		
Naamswijziging station Delft Zuid naar station Delft Campus.		
Planstudie programma tram 2024 (nieuwe trams Den Haag, eventuele aanpassing tramlijnen en traminfra, nieuwe remise Rijswijk).		De BCVa heeft de eisen aan de nieuwe trams vastgesteld. Op een ander programmaonderdeel, de realisatie van een nieuwe remise, wordt bijgestuurd door te zoeken naar een alternatieve locatie. Over de aan te passen traminfrastructuur worden later dit jaar afspraken met de gemeenten, HTM en MRDH gemaakt.
Monitoring en evaluatie verschillende projecten, waaronder Netwerk Randstadrail (NRR) en andere gerealiseerde projecten.		

Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur

Beleidsontwikkeling

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
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 (<i>Vernieuwen Energie</i>).		
Bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer.		Als basis voor verdere implementatie wordt een beleidslijn 'maatwerkvervoer' voorbereid.
Bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water.		
Realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.		
Nadere uitwerking geven aan het begin 2018 gepubliceerde onderzoek systeemknoppen OV, onder meer door nieuwe maatregelen ten aanzien van sociale veiligheid, tarieven, lijnvoering waarbij een meer doelmatige inzet, een betere functionerend mobiliteitssysteem en het vrijspelen van middelen uitgangspunten zijn.		

Concessiebeheer/- management

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Doelmatig en rechtmatig beheer van 2 rail concessies (HTM en RET), 4 bus concessies (RET, HTM, Connexion en EBS) en enkele overige concessies/opdrachten zoals de		

parkshuttle, Fast Ferry en Regiotaxi Haaglanden.		
Begeleiding van het transitiepad zero-emissie voor zowel HTM als RET, wat moet leiden tot (gefaseerde) aanschaf van zero-emissie bussen (<i>Vernieuwen Energie</i>).		
Implementatie van R-net als drager van het (H)OV netwerk en als onderdeel van ketenmobiliteit, meer specifiek optimalisatie OV en fiets.		
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.		
Het nieuwe beslismodel, dat in 2018 met de gemeenten ontworpen wordt, doorvoeren voor het nieuwe vervoerplan 2020. Financieel geldt daarbij de insteek dat dit plan minimaal gelijk dan wel lager uitpakt dan 2019.		

3.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotingswijzigingen 2019-1
Lasten:			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	5.300.000	5.300.000	0
Openbaar vervoer	5.300.000	5.300.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	10.600.000	10.600.000	0
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	192.003.003	204.001.348	11.998.345
Beheer en onderhoud infra	186.997.140	191.423.573	4.426.433
Subtotaal Exploitatie OV	379.000.143	395.424.921	16.424.778
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	3.111.400	3.111.400	0
Subtotaal Apparaatslasten	3.111.400	3.111.400	0
<i>Financiering</i>			
Rente	15.995.713	15.995.713	0
Subtotaal Financiering	15.995.713	15.995.713	0
Totaal lasten	408.707.256	425.132.034	16.424.778
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	391.711.543	402.695.093	10.983.550
Risico-opslag	7.245.146	7.245.146	0
Rente	15.995.713	15.995.713	0
Overige inkomsten	1.000.000	6.441.228	5.441.228
Totaal baten	415.952.402	432.377.180	16.424.778
Resultaat voor reservemutaties	7.245.146	7.245.146	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-7.245.146	-7.245.146	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

Exploitatie openbaar vervoer

De afwijking in de Concessies en Beheer en onderhoud infra (totaal € 16,4 miljoen) betreft voornamelijk de indexatie van het prijspeil 2018 naar het prijspeil 2019. Dit voor een bedrag van € 12,8 miljoen (verhoging). Hiertegenover staat de BDU indexatie die in augustus 2019 uitgekeerd zal worden. Daarnaast zijn de volgende mutaties aan de orde:

- de verwachting is dat er hogere bonussen uitgekeerd dienen te worden dan begroot aan RET en HTM vanwege goede prestaties (€ 4,5 miljoen verhoging);
- de RET en HTM hebben lagere subsidies aangevraagd dan begroot voor het groot onderhoud van de railvoertuigen (€ 8,4 miljoen verlaging). Dit betreft geen vrijval maar staat ter beschikking van de vervoerbedrijven in volgende jaren;
- de RET heeft een hogere subsidie aangevraagd voor dagelijks beheer en onderhoud infra o.a. in verband met de toevoeging van de Hoekse Lijn. Gedurende het jaar moet blijken wanneer de Hoekse Lijn in dienst gesteld gaat worden. Hierover hopen we in de volgende bestuursrapportage meer te kunnen berichten. Hiervoor was al een

reservering getroffen van € 5 miljoen. Per saldo leidt dit tot een begrotingswijziging van € 1,2 miljoen (verhoging).

- HTM heeft een lagere subsidie aangevraagd voor beheer en onderhoud infra. Dit past in de 10-jarige reeks zoals bij de concessieverlening overeen is gekomen (€ 0,5 miljoen verlaging);
- RET Bus krijgt een hogere subsidie dan begroot vanwege vervangend vervoer Hoekse Lijn en Inzet Maastunnel. Deze kosten worden voor een deel door derden betaald (€ 2,0 miljoen verhoging);
- De afschrijvingskosten van de gas bussen van HTMbuzz zijn naar beneden bijgesteld. Dit in verband met het langer inzetten van deze bussen in de nieuwe concessie (€ 1,6 miljoen verlaging).
- Overige inkomsten die in de begroting 2018 gerangschikt waren onder de lasten (als negatieve lasten). Bij de jaarrekening 2018 zijn deze lasten gecorrigeerd naar de baten. Dit betreft een bedrag van € 5,4 miljoen. Deze mutaties betreffen geen extra lasten voor de MRDH
- Overige kleinere mutaties voor een bedrag van € 1,0 miljoen (verhoging).

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Overige inkomsten

De overige inkomsten waren begroot op € 1,0 miljoen onder de baten. Deze zijn nu opgehoogd met de overige opbrengsten die voorheen als negatieve lasten waren begroot.

3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

3.2.1 Beleidsmatige voortgang

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Opstellen van het IPVa, op basis van aanmeldingen van gemeenten en opgestelde regiobrede programma's voor bijvoorbeeld fietsparkeren, fietsroutes, HWN/OWN.		
Voortgangsbewaking van het IPVa en daarin opgenomen deelprogramma's.		
Vorbereiden van projectbesluiten, zoals subsidietoekenningen, opname van grote projecten in fasen van verkenning, planstudie en realisatie.		
Zo nodig voorstellen doen voor aanpassing van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit.		

Netwerk openbaar vervoer

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Inhoudelijke en financiële afwikkeling van de programma's Netwerk RandstadRail en Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.		
Realisatie van het laatste deel van tramlijn 19, mits de Sebastiaansbrug dan ook in uitvoering wordt genomen. Voor tramlijn 19 betekent dit het aanbrengen van bovenleidingen, signalering en tractie.		
Realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.		
Realisatie tram 19B naar TU Delft inclusief de Sebastiaansbrug.		
Inhoudelijke en financiële afwikkeling van vervoersknoop Bleizo, plus de afhandeling van de bedieningsovereenkomst Bleizo met de NS, en de inhoudelijke en financiële vaststelling van de OV-baan bij Bleizo;		
Realisatie keervoorziening metrolijn E bij Pijnacker/verhoging spitsfrequentie.		
Realisatie van maatregelen om frequentie op samenloopdeel RandstadRail te verhogen.		De verwachting is een realisatiebesluit in Q3 of Q4 2019, uitvoering en oplevering vindt plaats in 2020 en 2021.
Afronding van de programma's Stadstram Rotterdam en beveiliging Metro.		Het laatste haltepaar van het programma Stadstram wordt voor eind 2019 gerealiseerd. De financiële afwikkeling van het programma volgt in 2020.
Financieel bijdragen aan OV-knoop Rotterdam-Alexander.		

De eerste bijdrage viersporigheid station Schiedam, mits er overeenstemming is met IenW en andere partijen over cofinanciering.		
Financiële afwikkeling project ombouw Hoekse Lijn.		
Financiële bijdrage aan het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		
Realisatie R-net.		

Wegenstructuur

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Financiële bijdrage aan de Rotterdamsebaan (doorlopend tot en met 2023).		
Inhoudelijke en financiële vaststelling van de Hoopolderweg te Midden-Delfland.		

Fiets- en ketenmobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Inhoudelijke en financiële vaststelling van de subsidie fietsviaduct over de A4 Den Haag.		Het fietsviaduct is naar verwachting pas begin 2020 gereed. Pas na oplevering kan het project financieel afgewikkeld worden.
Subsidie voor de realisatie van P+R Forepark te Den Haag.		
Subsidie voor de realisatie van de H6-weg te Hoek van Holland.		

3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotingswijzigingen 2019-1
Lasten:			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	193.250.951	184.232.069	-9.018.881
Fiets- en ketenmobiliteit	24.318.320	24.272.036	-46.284
Verkeersveiligheid	16.772.655	11.814.408	-4.958.248
Subtotaal Verkeer	234.341.926	220.318.513	-14.023.413
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	89.378.748	112.194.182	22.815.434
Subtotaal Openbaar vervoer	89.378.748	112.194.182	22.815.434
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.456.700	1.456.700	0
Subtotaal Apparaatslasten	1.456.700	1.456.700	0
Totaal lasten	325.177.374	333.969.395	8.792.021
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	232.694.174	244.726.021	12.031.847
Overige inkomsten	92.483.200	89.243.374	-3.239.826
Totaal baten	325.177.374	333.969.395	8.792.021
Resultaat voor reservemutaties	0	0	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

In het kader van de Blankenburgverbinding ontvangt de MRDH in 2019 van het Rijk een eenmalige BDU bijdrage voor het kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland. De MRDH zal dit doorzetten aan de uitvoerende partijen. Verder is in maart 2019 reeds door het algemeen bestuur besloten om het programma Korte Termijn Aanpak (KTA) en Automatisch Vervoer Last Mile (AVLM) aan de begroting toe te voegen en heeft de bestuurscommissie eind 2018 ingestemd met het Benuttingspakket regionale Oeververbinding Rotterdam. Voor de Rotterdamsebaan is overgestapt op de mijlpalen systematiek, wat als gevolg heeft dat er in 2019 minder zal worden besteed. Verder wordt 2019 minder besteed aan Beter benutten (vervolg) ten opzicht van de geplande uitgaven bij het opstellen van begroting 2019. Dit komt door het lager vaststellen van het programma en dat meer projecten zijn afgerond in 2018. Als gevolg van de correcties in de jaarrekening 2018 voor het bestedingsbegrip zijn de openstaande verplichtingen verlaagd. Samengevat ziet dat er als volgt uit (x 1 miljoen €):

Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland	20,2
KTA, AVLM en Benuttingspakket	14,6
Rotterdamsebaan	-29,0
Beter benutten (vervolg)	- 8,9
Extra lasten bestedingsbegrip in 2018 genomen	- 6,3
Saldo overige mutaties	0,4
	<u>- 9,0</u>

Fiets- en ketenmobiliteit

Binnen deze categorie is sprake van een aantal kleine mutaties ten opzichte van de begroting 2019.

Verkeersveiligheid

Bij het opstellen van de begroting 2019 was de exacte invulling van het subsidieplafond nog niet bekend, waardoor een aanname is gemaakt voor het aandeel van verkeersveiligheid. Bij de vaststelling van het programma kleine projecten bleek dit € 3,5 miljoen lager te zijn. Het resterende verschil komt doordat in 2018 meer lopende subsidies zijn afgerond dan verwacht.

Netwerk openbaar vervoer

In de begroting 2019 was alleen de bijdrage van de MRDH opgenomen voor de projecten Lijn 19 en de Sebastiaansbrug. De beide projecten zijn nu opgenomen inclusief de bijdragen van de overige partijen die de MRDH ontvangt. Voor de Sebastiaansbrug geldt dat het project ook is geactualiseerd naar aanleiding van de aanbesteding. De projecten tunnelveiligheid en systeemsprong zijn vertraagd, waardoor er meer lasten in 2019 moeten worden genomen. Voor de Hoekse Lijn zijn de meerjarige verwachte bestedingen geactualiseerd, wat leidt tot een verschuiving van bestedingen van 2019 naar 2020. Wegens de vertraging in de oplevering van Bleizo komt een deel van de bestedingen ten laste van 2019 in plaats van 2018. Voor Lijn 1 geldt dat de MRDH een subsidie heeft verstrekt in 2019 voor een deel van het project dat reeds was uitgevoerd, waardoor de lasten al in 2018 zijn genomen.

Samengevat ziet de financiële vertaling er als volgt uit (x 1 miljoen €):

Lijn 19 en Sebastiaansbrug	17,8
Tunnelveiligheid en systeemsprong	13,6
Hoekse Lijn	-11,4
Bleizo	8,5
Lijn 1	- 5,9
Saldo overige mutaties	<u>0,2</u>
	22,8

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Overige inkomsten

De rijksbijdrage voor de Rotterdamse baan die de MRDH 1 op 1 doorzet naar Den Haag in 2019 is € 14,6 miljoen lager. Dit hebben de gemeente Den Haag en het rijk met elkaar afgesproken. In de begroting 2019 was alleen de bijdrage van de MRDH opgenomen voor de projecten Lijn 19 en de Sebastiaansbrug. De beide projecten zijn nu opgenomen inclusief de bijdragen van de overige partijen die de MRDH ontvangt. Voor 2019 betekent een toename van € 11,4 miljoen aan inkomsten.

3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

3.3.1 Beleidsmatige voortgang

In de navolgende tabellen zijn de activiteiten die in 2019 moeten bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van de Strategische Agenda opgenomen. Hierna is een was-woordt tabel opgenomen zodat per activiteit inzichtelijk is wat de mutaties zijn ten opzichte van de in de begroting 2019 opgenomen activiteiten.

Vanwege de nieuwe bestuursperiode is er in 2018 gestart met het opstellen van de Strategische Agenda. De in juli 2018 vastgestelde begroting 2019 voor het programma Economisch vestigingsklimaat is opgesteld langs de vier ambities van de Strategische Agenda maar de verdere uitwerking van deze ambities heeft plaatsgevonden vanaf medio 2018.

De werkvelden uit de Agenda Economisch vestigingsklimaat van 2015 hebben inmiddels plaatsgemaakt voor doelstellingen met bijbehorende aanpakken om de ambities zoals opgenomen in de Strategische Agenda te realiseren.

Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Fieldlabs

De MRDH heeft, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO, de afgelopen jaren geïnvesteerd in fieldlabs. Dit zijn praktijkomgevingen waar ondernemers en kennisinstellingen samenwerken aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. Via regionale innovatieprogramma's worden ondernemers gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die Fieldlabs te bieden hebben.

Support voor startende en groeiende bedrijven

Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het aanbieden van goede inhoudelijke programma's om ondernemersvaardigheden te ontwikkelen, voldoende financieringsopties om een volgende fase te bereiken en door het verbinden van startups met de test- en ontwikkelmogelijkheden die bijvoorbeeld Fieldlabs te bieden hebben.

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
1.1 Bedrijfsleven stimuleren om bij fieldlabs aan te sluiten en te innoveren, door de ontwikkeling van regionale innovatieprogramma's. De eerste twee innovatieprogramma's zijn gestart: SMITZH (2017) en Energie & Klimaat (2018). Dit jaar ontwikkelen we een innovatieprogramma gericht op zorgtechnologie, in 2020 volgt het innovatieprogramma gericht op voedselproductie.		
1.2 Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.		

Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst. Studenten én medewerkers delen kennis en ervaring. Dat is een win-win situatie. Studenten gaan zo met meer praktische kennis en vaardigheden aan de

slag in het regionale bedrijfsleven. Als bedrijfsleven en kennisinstellingen nog meer verbinding zoeken zal dat de impact van campussen vergroten.

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
2.1 Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.		
2.2 Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie.		

Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Onze regio scoort hier tot nu toe goed op in vergelijking met andere Europese regio's: 98% van de adressen in Zuid-Holland beschikt over 'snel internet'. Deze positie willen we behouden en verbeteren. Daarom werken we aan de digitale bereikbaarheid van de regio.

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
3.1 Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.		
3.2 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.		

Doelstelling: Ruimte om te werken

Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? En hoe koppelen we dit aan voldoende en verantwoorde energie, bereikbaarheid en de toenemende woningbouwopgave? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan de provincie Zuid-Holland. Want dáár worden de uiteindelijke besluiten genomen over de ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties.

Samen met de provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. Vaak gaat het om werklocaties met beperkte (milieu)hinder en een bescheiden hoeveelheid vrachtverkeer. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
4.1 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.		

4.2 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

Gemeenten en de provincie Zuid-Holland zijn aan zet voor het creëren van bekendheid en het vergroten van ruimtelijke kwaliteiten. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag kunnen gemeenten kennis delen en gezamenlijk optrekken, maar bijvoorbeeld ook elkaar een zetje geven als het nodig is.

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
5.1 Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.		
5.2 Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme.		

Doelstelling: Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties

In de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied heeft de MRDH een ondersteunde rol. Naast de ontwikkeling van de dertien locaties van de Verstedelijkingsalliantie en de locaties van de Alliantie Middengebied zijn ook andere locaties in de regio nodig om de groei van woon- en werklocaties op een gebalanceerde wijze te kunnen realiseren. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat.

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
6.1 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.		
6.2 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

Met de juiste kennis en ervaring is een versnelling van de energietransitie mogelijk. Kennisdeling is dan ook een belangrijke succesfactor. Zo zijn er gemeenten die veel ervaring hebben met aardwarmtebronnen. En er zijn gemeenten die deze kennis hard nodig hebben. Hetzelfde geldt voor het delen van kennis over verduurzaming van kantoren- en

bedrijventerreinen. Of over energiezuinige mobiliteitsoplossingen voor een wagenpark. Het energienetwerk van de 23 gemeenten is het ideale platform om kennis te delen en inspiratie op te doen.

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
7.1 Het ondersteunen van warmteprojecten in gemeenten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.		
7.2 Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de energietransitie.		

Was-woordt tabel begroting 2019 versus begroting 2019 na wijziging

Werklocaties

Begroting 2019	Begroting 2019 na wijziging	
We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming. In vervolg op de Agenda Kantoren (2015) en Agenda Detailhandel (2016) wordt begin 2018 de Agenda Bedrijventerreinen vastgesteld. Hiermee worden regionale afspraken vastgelegd, acties benoemd en heeft de regio kaders om nieuwe initiatieven regionaal af te stemmen. In het voorjaar van 2019 zal de MRDH op verzoek van de provincie Zuid-Holland de kantorenvisie actualiseren. Bij deze aanpak wordt steeds de onderlinge samenhang én de interactie met verstedelijking gewaarborgd.	4.1	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 stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties, middelgrote winkelgebieden en bedrijventerreinen in transitie. Na een aantal bijdragen aan de herontwikkeling van kantorenlocaties in 2016 en 2017, wordt in 2018 de aanpak ondersteund van een aantal middelgrote winkelgebieden in de MRDH. Indien deze aanpak succesvol is wordt dit in 2019 voortgezet voor bedrijventerreinen met een herstructurerings- of transformatieopgave.	4.2	We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.
Tenslotte levert de MRDH een bijdrage aan expertise-ontwikkeling op het terrein van detailhandel, kantoren en bedrijventerreinen. In 2018 wordt een aantal workshops, expert-sessies en lezingen georganiseerd. Indien deze aanpak succesvol is wordt dit in 2019 voortgezet.		

Versterken Fieldlabinfrastructuur en campussen

Begroting 2019	Begroting 2019 na wijziging	
voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over-samenwerking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills;	1.1	Bedrijfsleven stimuleren om bij fieldlabs aan te sluiten en te innoveren, door de ontwikkeling van regionale innovatieprogramma's.
(inter)regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU);		De innovatieprogramma's zoals hiervoor beschreven onder 1.1 worden ontwikkeld door een kernteam vanuit TNO/PZH/InnovationQuarter/MRDH in samenwerking met verschillende Fieldlabs. Vanuit dit kernteam wordt de strategische afstemming gerealiseerd.
mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het investeringsprogramma		Mobilisering van financiering vindt plaats via de innovatieprogramma's zoals hiervoor beschreven onder 1.1. Zo heeft het ministerie van EZK €700.000 aan het budget van SMITZH fase 2 toegevoegd en is voor SMITZH

		fase 3 € 5,2 miljoen beschikbaar gesteld door de provincie Zuid-Holland, TNO € 1,5 miljoen en in alle gevallen is sprake van een private co-financiering. Onder de vlag van SMITZH zijn inmiddels ook een aantal Europese subsidies gehonoreerd.
gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie. Gebruik maken van en input geven aan de toolkit Real Life Testing Ground;		De brandingstrategie is ontwikkeld en is terug te vinden via https://www.innovationquarter.nl/regio-branding . Iedere gemeente, organisatie, kennisinstelling of bedrijf kan gebruik maken van deze toolkit als ondersteuning van de eigen communicatiestrategie. De toolkit bestaat onder andere uit een introfilmje, kaarten, teksten in Nederlands en in Engels, fotomateriaal en feiten en cijfers over de regio.
verbinding met regionale start up/scale up initiatieven;	1.2	Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.
organiseren van vraagarticulatie tussen de overheid en de fieldlabs voor maatschappelijke vraagstukken die spelen bij meerdere gemeenten binnen de metropoolregio/provincie Zuid-Holland, zodat de overheid launching customer kan worden van innovaties vanuit de fieldlabs;		
samenwerking fieldlabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Roadmap Next Economy, gericht op vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.	2.1	Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.
Ondersteunen van campussen en innovatie-hotspots in de metropoolregio. We willen een optimale benutting bereiken van kennis en kunde bij de universiteiten in de regio ten behoeve van cross-over samenwerkingsvraagstukken, aantrekkelijke campussen als innovatieve hotspots in de regio en een rode loper voor (buitenlands) talent. Naast de zogenaamde campussen van nationaal belang (rondom de universiteiten) kent de regio ook een aantal kleinere campussen waar mbo-hbo en bedrijfsleven intensief samenwerken en waarvan door een aantal gemeenten de wens is uitgesproken hier een lerend netwerk van te maken.	2.1	Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.
	2.2	Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie.

Onderwijs en arbeidsmarkt

Begroting 2019	Begroting 2019 na wijziging
Vergroten van de vraag naar arbeid: In 2018 is de Reshoringstool MKB geïnventariseerd als basis voor verdere versteviging van het regionale acquisitiebeleid. Reshoring is het terughalen van productie in het buitenland naar Nederland. Op basis van de aanbevelingen wordt gewerkt aan een borging van dit tool, waarbij in ieder geval wordt gekeken naar wenselijkheid voortzetting van deze	De Reshoringstool is begin 2019 geëvalueerd. Gezien het beperkte gebruik is besloten deze licentie niet te verlengen.

tool en welke partij(en) de bekostiging daarvan gaan dragen.		
<p>Betere aansluiting van onderwijs op arbeidsmarkt: regionale skills agenda voor de toekomst. In 2018 is een regionale skills agenda opgesteld. Op basis van de resultaten uit deze agenda zijn aanbevelingen gedaan aan de betrokken partijen. Afhankelijk van de gevraagde inzet door de gemeenten zal de MRDH hier taken bij kunnen oppakken. Dit hangt mede af van de (door)ontwikkeling Next Society (en Next Education) vanuit de Roadmap Next Economy en de ontwikkeling van de Economic Board Zuid-Holland van een Human Capital Agenda en de inspanningen die de provincie op dit thema gaat doen.</p>		Skills ontwikkeling maakt onderdeel uit van de ondersteuning aan en de stimulering van de regionale mbo- en hbo-campussen.
	2.1	Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.
	2.2	Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie.

Energie infrastructuur

Begroting 2019	Begroting 2019 na wijziging	
Diverse projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma worden ondersteund. Het gaat daarbij onder meer om: geothermie en warmte infrastructuur.	7.1	Het ondersteunen van warmteprojecten in gemeenten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.
<p>MRDH is trekker van het project Next Generation Woonwijken uit het Regionaal Investeringsprogramma. Realisatie van het project vindt plaats langs vier pijlers</p> <p>1) verduurzaming woningvoorraad, 2) vernieuwen economie, 3) onderwijs en arbeidsmarkt en 4) kenniscirculatie en communicatie. Voor de verduurzaming van de woningvoorraad wordt toegewerkt naar fysieke verduurzaming van woningen, het stimuleren van aardgasloze nieuwbouw en het verleiden van institutionele beleggers om de particuliere opgave te financieren. Binnen de tweede pijler wordt binnen de wijken gewerkt aan het versterken van de sociaal-financiële investeringskracht van de wijken zelf. Dit moet leiden tot inclusieve wijken waarin een bredere groep dan de initiatiefnemers betrokken is bij de versterking van de wijk. In de derde pijler, arbeidsmarkt en onderwijs, wordt gewerkt aan het koppelen van werkgelegenheid aan de regionale verduurzamingsopgave. In de laatste pijler, kenniscirculatie en communicatie, wordt een gezamenlijk verhaal van de 'next generation woonwijk' opgesteld waarmee nieuwe partijen kunnen worden betrokken bij deze ontwikkeling.</p>		De generieke aanpak Next Generation Woonwijken is in 2018 stopgezet, omdat gemeenten zelf met de wijken aan de slag zijn en geen hulpvragen hebben voor de MRDH. De projecten waaraan is bijgedragen worden in 2019 afgerond. De resultaten worden gedeeld via het netwerk Energie.
Faciliteren van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie: met het Netwerk Energie biedt de MRDH de gemeenten een platform om met elkaar, de provincie Zuid-Holland en de waterschappen in gesprek te gaan over lokale en regionale energieprojecten.	7.2	Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de energietransitie.

Economie landelijk gebied

Begroting 2019	Begroting 2019 na wijziging	
<p>Regionale samenwerking vrijetijdseconomie. In 2018 heeft een alliantie van groene gemeenten de doorontwikkeling van Stap Uit Je Stad ingezet, gericht op het aantrekkelijk presenteren van het aanbod aan arrangementen in het landelijk gebied. In 2019 wordt de samenwerking verbreed, naast de (grote) steden worden ook beheers- en ontwikkelorganisaties betrokken bij de doorontwikkeling. De verwachting is dat de campagne voor Stap Uit Je Stad wordt vervolgd, gericht op specifieke doelgroepen.</p>	5.1	Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.
	5.2	Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme.
<p>Hollandse Banen: de Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer routes die het stedelijk gebied verbinden met het landschap voor recreatief gebruik of om over te forensen. De realisatie van de Hollandse Banen ligt bij de gemeenten. In 2018 hebben de MRDH en de provincie Zuid-Holland samen met de gemeenten een verkenning uitgevoerd waar de recreatieve routes en de utilitaire netwerken elkaar kunnen versterken. Deze bevindingen worden meegenomen in de realisatie van de Hollandse Banen. Als de verkenning voor een EU project voor de Hollandse Banen in 2018 resulteert in een project, dan zal dit tot in 2019 doorlopen met ondersteuning van het Investeringsplatform dat in 2018 is opgericht (voorheen vliegwielfunctie EU Regionaal Investeringsprogramma).</p>		<p>Voor deze activiteit wordt verwezen naar het onderdeel 'fiets' (<i>trajectstudies metropolitane routes</i>) in het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.</p>
<p>Waterverbindingen: versterking van de waterverbindingen in de metropoolregio leidt tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. De doorsteek van de Rotte naar de Rijn en de Vliet is een van de projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma die hieraan kunnen bijdragen. De coördinatie van de versterking van de waterrecreatie ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH ondersteunt ook in 2019 daar waar nodig de projecten, maakt de verbinding, en focust daarbij op de realisatiemogelijkheden van de waterprojecten uit het Regionaal Investeringsprogramma.</p>	5.1	Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.

3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotingswijzigingen 2019-1
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	3.766.031	3.131.518	-634.513
Subtotaal InnovationQuarter	0	937.000	937.000
Subtotaal directe kosten personeel	1.065.000	1.065.000	0
Totaal lasten	4.831.031	5.133.518	302.487
Baten:			
Inwonersbijdrage	4.793.400	4.793.400	0
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	33.052	60.000	26.948
Overige inkomensoverdrachten EU	4.579	45.000	40.421
Totaal baten	4.831.031	4.898.400	67.369
Resultaat voor reservemutaties	0	-235.118	-235.118
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	235.118	235.118
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

De begrote lasten stijgen met € 302.487. Dit is als volgt te verklaren:

1. Bij de bestemming van het resultaat van de jaarrekening 2018 is voorgesteld om € 235.118 toe te voegen aan het programmabudget Economisch vestigingsklimaat 2019. De bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat heeft begin 2019 het programmabudget 2019 gekoppeld aan de ambities op het gebied van digitale connectiviteit, campusontwikkeling, fieldlabs (innovatieprogramma slimme zorg), werklocaties en startup ondersteuning. Voor het realiseren van deze ambities is het nu opportuun om dit bedrag toe te voegen aan het programmabudget economisch vestigingsklimaat 2019. Dit bedrag wordt nu ter begroting gebracht en toegevoegd aan de programmakosten. Tegenover deze toevoeging wordt voor eenzelfde bedrag een bijdrage uit de reserve begroot.
2. Via de Europese Interreg NWE subsidie E=0 wordt met geld van Europa cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches en het laten uitvoeren van een energiescan. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen. In 2019 wordt dit project afgerond. In de begroting 2019 was rekening gehouden met een beperkte inzet aan het einde van het project. De doorloop vanuit 2018, waarin feitelijk ook sprake was van onderbesteding, is echter wat hoger dan bij het opstellen van de begroting 2019 verwacht. Het huidige budget van € 7.631 voor het jaar 2019 wordt binnen de beschikbare EU projectbegroting verhoogd met € 67.369 naar € 75.000. Tegenover deze toevoeging worden voor eenzelfde bedrag de EU- en gemeentelijke bijdragen verhoogd.

Daarnaast heeft het algemeen bestuur op 8 maart 2019 besloten om een begrotingspostsubsidies aan InnovationQuarter te verstrekken van maximaal € 937.000 voor:

- Business Development (maximaal € 200.000)
- Investor Relations Programma (maximaal € 150.000)
- Uitvoering Roadmap Next Economy (maximaal € 400.000)
- Kwartiermaker Regionaal Investeringsplatform (maximaal € 187.000)

Het algemeen bestuur heeft besloten om deze begrotingspostsubsidies te verwerken in de 1^e bestuursrapportage 2019. Het betreft een budget neutrale wijziging binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat waarbij deze begrotingspostsubsidie als aparte post ter begroting wordt gebracht ten laste van de programmakosten.

Baten

De begrote baten stijgen met € 67.369 vanwege het ter begroting brengen van bijdragen van derden. Het gaat om het Europese Interreg NWE project E=0.

Zoals verantwoord onder de lasten wordt het budget voor 2019, het jaar waarin het project wordt afgerond, verhoogd met € 67.369 tot € 75.000. Hiervan bedraagt de EU bijdrage 60% en de gemeentelijke bijdrage, de cofinanciering op het project, bedraagt 40%. Als penvoerder van het project verantwoordt de MRDH de totale projectbegroting, dus zowel het EU deel als het gemeentelijk deel.

De EU bijdragen worden verhoogd met € 40.421 en de gemeentelijke bijdragen met € 26.948.

Reserves

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met € 235.118, vanwege het toevoegen van het overschot van 2018 aan het programmabudget van 2019. Zie voor een verdere toelichting de toelichting bij de lasten.

4. Paragrafen

4.1 Bedrijfsvoering

4.1.1 Financiële afwijkingen

Overhead (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotings- wijzigingen 2019-1
Lasten:			
Personele overhead Va	2.247.700	2.247.720	0
Materiële overhead Va	2.324.900	2.711.119	386.239
Totaal Overhead Va	4.572.600	4.958.839	386.239
Personele overhead EV	680.200	680.180	0
Materiële overhead EV	581.200	677.780	96.560
Totaal Overhead EV	1.261.400	1.357.960	96.560
Totaal lasten	5.834.000	6.316.799	482.799
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	4.572.600	4.572.600	0
Inwonersbijdrage EV	1.261.400	1.261.400	0
Totaal baten	5.834.000	5.834.000	0
Resultaat voor reservemutaties	0	-482.799	-482.799
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverbetering	0	0	0
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverbetering	0	482.799	482.799
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

In 2018 is de reserve Interne kwaliteitsverbetering gevormd voor € 482.799. Deze reserve is ingesteld ten behoeve van interne kwaliteitsverbetering op het gebied van noodzakelijke investeringen in ICT (o.a. door de voorgenomen overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. De eenmalige uitgaven hiervoor zullen in 2019 plaatsvinden. De uitgaven zijn conform de standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering voor 80% toe te rekenen aan de Vervoersautoriteit en voor 20% aan Economisch Vestigingsklimaat. Deze eenmalige uitgaven worden gedekt door een onttrekking aan de hiervoor gevormde reserve Interne kwaliteitsverbetering.

Reserves

De begrotingswijziging betreft de volledige onttrekking van de in 2018 gevormde bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverbetering.

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. 1 juli 2019;

besluit:

1. kennis te nemen van de 1e bestuursrapportage 2019;
2. de in de 1e bestuursrapportage 2019 opgenomen 1e begrotingswijziging 2019 vast te stellen.

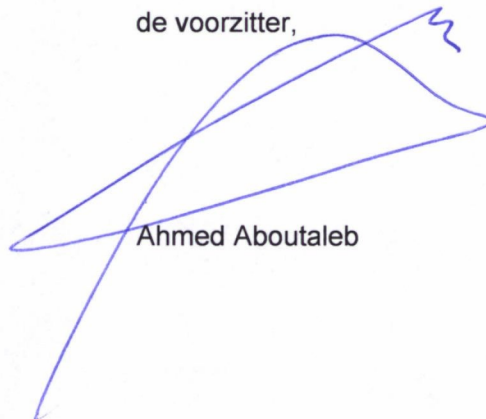
Aldus besloten in de openbare vergadering van 12 juli 2019 van het algemeen bestuur.

de secretaris,

de voorzitter,



Ben Koopman



Ahmed Aboutaleb

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 2018 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2019 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2018	Raming toevoeging 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-2019
<i>Reserves</i>				
Reserve Weerstandvermogen EV	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	4.053.045	0	235.118	3.817.927
Reserve Interne kwaliteitsverbetering	482.799	0	482.799	0
Risicoreserve financieringen	10.725.612	7.245.146	0	17.970.758
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>15.361.456</i>	<i>7.245.146</i>	<i>717.917</i>	<i>21.888.685</i>
<i>Fondsen</i>				
BDU en Mobiliteitsfonds	218.716.781	536.468.460	651.993.714	103.191.528
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>218.716.781</i>	<i>536.468.460</i>	<i>651.993.714</i>	<i>103.191.528</i>
TOTAAL-GENERAAL	234.078.237	543.713.606	652.711.631	125.080.213

Toelichting mutaties:

Egalisatiereserve EV

Betreft de bijdrage aan de exploitatie van het programma Economisch vestigingsklimaat. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 3 (programma 3).

Reserve Interne kwaliteitsverbetering

Betreft de volledige onttrekking van de in 2018 gevormde bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverbetering. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 4.

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 3) 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.

BDU en Mobiliteitsfonds

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2018) vermeerderd met de verwachte indexatie van 2,5%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 402.695.093)
- programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 244.726.021)
- Overhead (€ 4.572.600)

Toelichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.