



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
2. SAMENVATTING BEGROTINGSWIJZIGING	5
3. PROGRAMMA'S	7
3.1 PROGRAMMA EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER	8
3.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	8
3.1.2 <i>Financiële afwijkingen</i>	12
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>	21
4. OVERHEAD EN VENNOOTSCHAPSBELASTING	23
4.1 OVERHEAD.....	23
4.2 VENNOOTSCHAPSBELASTING	24
5. PARAGRAFEN.....	25
5.1 FINANCIERING	25
5.2 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICO'S	25
5.3 BEDRIJFSVOERING.....	26
6. BESLUIT.....	29
BIJLAGE 1 – STAAT VAN RESERVES EN FONDSEN	30

1. Inleiding

Algemeen

Hierbij ontvangt u de 1e Bestuursrapportage 2020 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Op basis van de inzichten van begin mei 2020 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 12 juli 2019 vastgestelde Begroting 2020. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de Begroting 2020 weergegeven.

Corona virus

De uitbraak van het coronavirus heeft grote impact op het maatschappelijk leven. Ook in de metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft iedereen en elke sector er mee te maken. De gevolgen voor de economie en bereikbaarheid, de kerntaken van de MRDH, zijn enorm. Het aantal reizigers in het openbaar vervoer is vanaf 16 maart met zo'n 85% afgenomen, terwijl het OV, aangewezen door het Rijk als een vitale sector, toch nog de dienstregeling voor ongeveer 50% in stand hield. Onze opbrengstverantwoordelijke vervoerders, EBS, HTM en RET missen nu per maand meer dan € 20 miljoen aan reizigersinkomsten. Deze reizigersinkomsten zijn voor de vervoerders nodig om financieel gezond te blijven. Ondanks dat vervoerders minder hebben kunnen rijden heeft volledige maandelijkse bevoorschotting plaatsgevonden. Om vervoerders aan voldoende liquiditeit te helpen heeft de bestuurscommissie Va daarom in april 2020 besloten dat vervoerders aanspraak mogen maken op vervroegde bevoorschotting van latere maanden in 2020. Vooral nog heeft alleen EBS van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Bevoorschotting lost uiteraard het grote financiële probleem niet op. Daarom is er in DOVA-verband (de samenwerkende decentrale overheden) samen met de vervoerders en in overleg met het Rijk naar een financiële oplossing gezocht. Niet alleen voor de periode vanaf 16 maart, maar ook voor de periode na 1 juni waarin de 100% dienstregeling (maximale inzet van materieel en personeel) van kracht moet zijn bij een ingeschatte vervoerscapaciteit van zo'n 40%. Met het Rijk is inmiddels een akkoord bereikt over een beschikbaarheidsvergoeding voor het Openbaar Vervoer. Verdere gesprekken met het Rijk vinden plaats over de precieze uitwerking van de beschikbaarheidsvergoeding. Besluiten die de bestuurscommissie Va tot op heden heeft genomen, hebben niet geleid tot begrotingswijzigingen.

De eerste gevolgen van het coronavirus zijn merkbaar m.b.t. het programma Economisch Vestigingsklimaat. Bij een aantal projecten is enige vertraging opgelopen in de uitvoering of projectontwikkeling. Dit is het geval bij projecten op het gebied van vrijetijdseconomie, digitalisering en ondersteuning bij campusontwikkeling.

Financieel zijn er nog geen consequenties merkbaar van het coronavirus voor verleende en geplande bijdrages met betrekking tot het programma Economisch Vestigingsklimaat. Binnen de kaders van het programma Economisch Vestigingsklimaat 2020 kan door de bestuurscommissie EV n.a.v. de corona crisis inhoudelijk worden bijgestuurd. Naar verwachting leidt dit niet tot begrotingswijzigingen.

Het coronavirus heeft ook impact op het traject 'Investeren in de regio'. De directe aanleiding om met de partners in de EBZ een gezamenlijke regionale Groeiagenda te ontwikkelen was de aankondiging van het nationale Groeifonds. De inrichting van dit fonds staat op dit moment 'on hold'. Het belang van regionale samenwerking en investeringen in het toekomstig verdienvermogen blijft van belang. Mede daarom wordt ook de komende tijd meegewerkt aan de ontwikkeling van een regionale groeiagenda.

Deze eerste bestuursrapportage gaat uit van de financiële feiten zoals deze nu bekend zijn. Bij de tweede bestuursrapportage is er scherper zicht op de mogelijke financiële consequenties van de corona crisis.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 1e begrotingswijziging 2020 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 Overhead en Vennootschapsbelasting toegelicht.

De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. In bijlage 1 is de staat van Reserves en Fondsen opgenomen.

2. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2020 (euro's)	Begroting 2020 AB 2019-07-12	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2020-1
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	422.554.578	435.315.354	12.760.776
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	284.006.739	270.627.357	-13.379.382
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.964.600	5.343.474	378.874
Overhead	6.541.500	6.552.567	11.067
Onvoorzien			0
Totaal	718.067.417	717.838.752	-228.665
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	428.704.176	442.884.443	14.180.267
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	284.006.739	270.627.356	-13.379.383
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.964.600	4.936.693	-27.907
Overhead	6.541.500	6.509.463	-32.037
Totaal	724.217.015	724.957.956	740.941
Resultaat voor reservemutaties	6.149.598	7.119.204	969.606
Bestemming nog te bestemmen resultaat jaarrekening			
Toevoeging aan reserves	-6.149.598	-7.569.089	-1.419.491
Onttrekking aan reserves	0	449.885	449.885
Resultaat	0	0	0

Programmatotaal

Het begrotingstotaal daalt met € 0,2 miljoen, de lasten dalen van € 718,0 miljoen naar € 717,8 miljoen. Deze daling wordt per saldo veroorzaakt door:

- hogere geraamde exploitatiekosten Openbaar Vervoer (€ 12,8 miljoen) binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer;
- lagere geraamde projectkosten Verkeer (€ 21,0 miljoen) en hogere kosten investeringsprojecten Openbaar Vervoer (€ 7,6 miljoen);
- verhoging van het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat (€ 0,4 miljoen)
- verhoging van de overhead (€ 0,01 miljoen).

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

Resultaat eerste begrotingswijziging 2020

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

- de verhoging met € 0,4 miljoen van het programma Economisch Vestigingsklimaat, vanwege de toevoeging van het budget voor campusprojecten aan de Begroting 2020 (nadelig resultaat);
- de verhoging van de materiële overhead met € 0,04 miljoen, vanwege de realisatie van de kwaliteitsverbeteringen waarvoor in 2018 een reserve is gevormd (nadelig resultaat).
- de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag aan de OV bedrijven stijgt naar verwachting met € 1,4 miljoen (positief resultaat).

Dit resultaat wordt gedekt door:

- een onttrekking aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat van € 0,4 miljoen;
- een onttrekking aan de Reserve interne kwaliteitsverhoging van € 0,04 miljoen;
- een hogere toevoeging aan de Risicoreserve financieringen van € 1,4 miljoen.

3. Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

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

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

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

Financiële afwijkingen

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

3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

3.1.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit.		
Uitbreiding R-Net, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer en Delft/Rodenrijs en de corridor Ridderkerk-Rotterdam.		
Verkenningen uitvoeren naar een Schaalsprong regionale bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.		
Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.		
Onderzoeksresultaten uit de werkplaats Metropolitaan OV uit 2019 vertalen in een verkenning ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).		
Vervangen van de laatste oude trams in de regio Haaglanden door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.		Het voorstel voor dekking van het totale programma (ad € 463,2 miljoen) wordt voor de zomer 2020 aan het bestuur voorgelegd. Nieuwbouw en herbouw remises komt in beweging, met zicht op voldoende stalling begin 2026, wanneer levering nieuwe voertuigen is voorzien.
Afspraken maken met het Rijk over de realisatie van viersporigheid tussen Schiedam en Delft-Zuid.		
Opleveren van een verkenning 'schaalsprong OV 2040' in zowel de regio Haaglanden voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor, als regio Rotterdam voor de toekomst van het metronet.		
Verkenning starten van de zes nieuwe metropolitane fietsroutes in de MRDH.		

Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Enkele lokale maatwerk initiatieven op het gebied van openbaar vervoer ondersteunen.		
Realiseren van kortere reistijden op bestaande tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.		
Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gericht		

gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.		
Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.		
Een pakket van maatregelen uitvoeren op tenminste 3 delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei, gemiddeld 3% per jaar, er toe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen.		

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Afronding van de gebiedsuitwerkingen, Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten, en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.		
Opleveren van een visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. Deze visie maakt inzichtelijk wat er nodig is een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, waardoor grote investeringen in het wegennet worden voorkomen, met behoud van de doelen en eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB).		
We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.		
Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.		
Met betrokken wegbeheerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid afspraken maken over bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in het metropoolregio gebied.		

4. Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Data inwinning (parkeren, snelheden, reisinfo) op orde krijgen en houden.		
Uitvoering van een eerste inhoudelijke monitor op de geactualiseerde UAB-projecten.		
Uitvoering van een eerste meting met betrekking tot de (top)eisen uit de UAB.		
Samenwerkingsprojecten doelgroepenvervoer - OV met gemeenten doorzetten.		

Wegnemen van belemmeringen en bundeling initiatieven op kennis delen en schaalvoordelen behalen.		
Ontwikkelen slimmer verkeerslichtensysteem voor auto's, fiets, OV en vracht.		Ontwikkelen slimme verkeerslichten vertraagd door leveranciers. Was gepland in Q1, is uitgesteld naar Q4 omdat product nog niet gereed was (veiligheid). Door het coronavirus kan verdere vertraging optreden bij de leveranciers.
Het stimuleren van ketenmobiliteit door het mede-faciliteren van een platform met multimodale reisinformatie en boekingsfunctie, in combinatie met deelfietsen en -auto's (Mobility as a Service (MaaS)).		MaaS-app zou in mei live gaan. Door de coronacrisis is er geen vliegverkeer vanaf Rotterdam The Hague Airport. Er wordt binnen de MaaS-pilot gezocht hoe in te spelen op de crisis.
Financiering en/of organisatorische ondersteuning van innovatietrajecten mobiliteit, zoals SURF-stad, innovatieprogramma's bij OV-bedrijven.		

Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid

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

Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

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

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

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

3.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2020 AB 2019-07-12	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2020-1
Lasten:			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	5.300.000	4.879.000	-421.000
Openbaar vervoer	5.300.000	4.850.000	-450.000
Subsidie CROW Kp-VV	0	900.000	900.000
Subtotaal Beleid en programmering	10.600.000	10.629.000	29.000
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	202.857.420	205.944.739	3.087.319
Beheer en onderhoud infra	193.800.525	202.654.060	8.853.535
Subtotaal Exploitatie OV	396.657.945	408.598.799	11.940.854
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	3.032.500	2.947.028	-85.472
Subtotaal Apparaatslasten	3.032.500	2.947.028	-85.472
<i>Financiering</i>			
Rente	12.264.133	13.140.527	876.394
Subtotaal Financiering	12.264.133	13.140.527	876.394
Totaal lasten	422.554.578	435.315.354	12.760.776
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	404.080.266	416.296.648	12.216.382
Rente	12.264.133	13.140.527	876.394
Risico-opslag	6.149.598	7.569.089	1.419.491
Overige inkomsten	6.210.179	5.878.179	-332.000
Totaal baten	428.704.176	442.884.443	14.180.267
Resultaat voor reservemutaties	6.149.598	7.569.089	1.419.491
Toevoeging risicoreserve financiering	-6.149.598	-7.569.089	-1.419.491
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Vanuit het Rijk is een bijdrage ontvangen voor onderzoek mobiliteitstransitie en wegennet. Hierdoor is het beschikbare budget met € 0,03 miljoen verhoogd. Daarnaast heeft er een budget neutrale verschuiving plaatsgevonden met betrekking tot Subsidie CROW. De MRDH heeft in 2018 samen met de Vervoerregio Amsterdam, het IPO en het CROW een overeenkomst voor het uitvoeren van het KpVV-kennisprogramma gesloten. Het KpVV-programma (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) ontwikkelt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Financiering van het kennisprogramma vond in het verleden rechtstreeks plaats vanuit het Rijk maar met ingang van 2016 zijn deze middelen toegevoegd aan de BDU-middelen. Het algemeen bestuur heeft in 2018 besloten gedurende de looptijd van deze overeenkomst ieder jaar € 0,9 miljoen op te nemen in de begroting als aparte begrotingspost. Deze post wordt nu afzonderlijk meerjarig ter begroting gebracht zodat een juridische titel ontstaat om deze subsidie te kunnen verlenen aan het CROW. In 2019 is voor eenzelfde bedrag een incidentele subsidie verstrekt aan het CROW.

Exploitatie openbaar vervoer

De verhoging van het lastenbudget van € 11,9 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Concessies (verhoging lasten van € 3,1 miljoen):

Onderwerp		Mutatie lasten
Indexatie concessies naar prijspeil 2020.	+	€ 3,3 miljoen
Indexatieverschil tussen de kostenindexatie en de opbrengstenindexatie van de Railconcessies heeft een negatief effect.	+	€ 0,7 miljoen
De voorziening voor indexatieverschillen is vrijgevallen met € 2 miljoen.	-	€ 2 miljoen
De begroting is aangepast voor meerwerk voor RET Bus voor de bediening van Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam-Zuid voor € 0,1 miljoen.	+	€ 0,1 miljoen
De bonussen uit voorgaande jaren van RET en HTM van € 5,7 miljoen zijn doorgeschoven naar 2020 omdat de afrekeningen van de vervoerders nog niet volledig ontvangen zijn.	+	€ 5,7 miljoen
De bestedingen van de boetepot van RET bus uit 2019 van € 0,7 miljoen schuiven door naar 2020. Bij het opstellen van de begroting 2020 werd nog verwacht dat alle ontvangen boetes in 2019 besteed zouden worden. Nu blijkt dat niet alles uitgevoerd is en dat er ruimte is voor aanvullende plannen.	+	0,7 miljoen
HTM heeft voor 2020 € 12,2 miljoen minder aangevraagd voor het beheer en onderhoud van de voertuigen. Dit is geen vrij geld, maar blijft beschikbaar binnen de concessie. Met name groot onderhoud kan uitgesteld worden.	-	€ 12,2 miljoen
HTM heeft in 2020 een subsidie gekregen ten behoeve van de door de belastingdienst opgelegde Vennootschapsbelasting 2016 en 2017 van € 0,9 miljoen. Dit betreft toezeggingen in de concessie die nu tot uitkering komen.	+	€ 0,9 miljoen
HTM heeft in 2020 de eerste kapitaallastenvergoedingen aangevraagd voor de 10 nieuwe voertuigen (avenio's). Hiermee is een bedrag gemoed van € 0,9 miljoen. Dit leidt tot een verhoging van de lasten in 2020, maar leidt tot een verlaging in de periode tot 2026.	+	€ 0,9 miljoen
HTM heeft voor 2020 € 2,5 miljoen meer aangevraagd voor het beheer en onderhoud van de overige strategische activa. Dit legt geen extra beslag op de meerjarenbegroting, het beschikbaar gestelde bedrag voor de gehele concessieperiode wijzigt niet.	+	€ 2,5 miljoen
De subsidie voor de RET busconcessie was voor een gemiddeld bedrag gedurende de gehele concessieduur opgenomen in de begroting. De werkelijke subsidie begint op een hoger niveau en neemt gedurende de looptijd af. Tevens zijn de voorlopige inschattingen voor de zero-emissie gevolgen in de begroting opgenomen.	+	€ 0,7 miljoen
De subsidie voor de HTM busconcessie is naar boven bijgesteld als gevolg van de duurdere zero-emissie bussen en hoger onderhoud en anderzijds lagere rente kosten.	+	€ 2,3 miljoen
De bonus voor de concessie Voorne Putten Rozenburg van € 0,2 miljoen was abusievelijk niet begroot in 2020.	+	€ 0,2 miljoen
Het rentepercentage voor de bussenlening voor de concessie Voorne-Putten Rozenburg is bij het afsluiten van de lening bekend geworden.	-	€ 0,1 miljoen
Het rentepercentage voor de bussenlening van de concessie Haaglanden Streek is bij het afsluiten van de lening bekend geworden.	-	€ 0,7 miljoen
Diverse kleinere mutaties.	+	€ 0,1 miljoen
Totaal	+	€ 3,1 miljoen

Beheer en onderhoud infra (hogere lasten van € 8,9 miljoen):

- De bedragen zijn geïndexeerd naar prijspeil 2020 dit leidt tot hogere lasten van € 3,4 miljoen.
- De RET vraagt een hoger bedrag aan voor dagelijks beheer en onderhoud. Dit heeft een negatief effect van € 2,8 miljoen. Dit legt geen extra beslag op de meerjarenbegroting, het beschikbaar gestelde bedrag voor de gehele concessieperiode wijzigt niet.

- HTM vraagt een hoger bedrag aan voor dagelijks beheer en onderhoud. Dit leidt tot hogere lasten van € 7,1 miljoen. Dit legt geen extra beslag op de meerjarenbegroting, het beschikbaar gestelde bedrag voor de gehele concessieperiode wijzigt niet.
- HTM vraagt een lager bedrag aan voor het vervangingsonderhoud infrastructuur. Dit leidt tot lagere lasten van € 4,4 miljoen. Dit is geen vrij geld, maar blijft beschikbaar binnen de concessie. De verwachting is dat HTM gemiddeld met de assetssubsidie ruim binnen het tienjaarsbudget blijft.

Apparaatslasten

Zie voor de toelichting op de daling van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Financiering

Zie voor de toelichting op de stijging van de rentelasten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Marktconformiteitsopslag

Zie voor de toelichting op de stijging van de risico-opslag de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Rente

Zie voor de toelichting op de stijging van de renteopbrengsten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 5.1).

Overige inkomsten

De overige inkomsten zijn € 0,3 miljoen naar beneden bijgesteld in verband met lagere huurkosten voor de Telexstraat. Deze worden één op één doorbelast aan de concessiehouders. Deze lagere huuropbrengst was nog niet in de begroting verwerkt.

3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

3.2.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.		
Realisatie tram 19B naar TU Delft inclusief de Sint Sebastiaansbrug.		De brug wordt conform plan opgeleverd, behoudens eventueel vertraging vanwege het coronavirus. Voor lijn 19B wordt gekeken naar aangepaste planning. Er is nog geen nieuwe datum vastgesteld, dat volgt in samenspraak met de gemeente.
Het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid.		
Realisatie en oplevering van het project OV-knoop Rotterdam-Alexander.		
Uitvoering verlenging Hoekse Lijn tot het strand.		
Realisatie en oplevering van het busplatform Den Haag centraal.		
(Frequentieverhoging samenloopdeel RandstadRail is in uitvoering). Technische uitwerking Capaciteitsvergroting Samenloopdeel RandstadRail (planstudie).		De uitwerking van twee maatregelen om de capaciteit te verhogen op het samenloopdeel is vertraagd. De uitwerking is een studie naar de haalbaarheid van twee maatregelen: reguleren en gelijktijdig halteren met als doel 30 voertuigen per uur per richting over het samenloopdeel te laten rijden.
Realisatie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		
Realisatie R-net.		
Realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum.		
Oplevering van het fietsviaduct over de A4 Den Haag (Ypenburg).		
Realisatie fietstunnel station Delft Zuid.		
Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolaan Fietsrouten netwerk, te beginnen met zes routes in het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer, Rotterdam, Delft, Maassluis en Westland.		Er spelen meerdere knelpunten, waardoor vertraging optreedt: - Niet alle wegbeheerders hebben sluitende dekking op orde. - Technische knelpunten / ontwerpopeningen op routeniveau nog niet opgelost. Verwachting is dat de vijf routes in 2021 richting realisatiefase gaan.

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Opening en ingebruikname van het project Rotterdamsebaan (de nieuwe verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Centrumring van Den Haag).		Was gepland voor medio 2020. De tunnel technische installatie heeft vertraging. Is voorlopig uitgesteld naar eind 2020. Definitieve datum is nog niet bekend.
De H6-weg (de nieuwe verbindingsweg tussen de Hoeksebaan en de stationsomgeving Hoek van Holland Haven) is gereed.		Werkzaamheden in 2020 voor 80% gereed. Openstelling in 2021, aansluitend op werkzaamheden Hoek van Holland haven.
Verbeteren van de doorstroming op vijf aansluitingen van het HWN-OWN.		Binnen het programma HWN-OWN worden twee aansluitingen opgepakt. Overige drie aansluitingen worden opgepakt binnen andere (langjarige) projecten. Deze langjarige projecten worden na 2020 gerealiseerd.
De Oostelijke Randweg (Pijnacker) is gereed.		
Realisatie van de reconstructie IJsselmondseknoop start in 2020.		Start werkzaamheden in 2021. Project gereed: eind 2022.

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Automatisch Vervoer introduceren op meerdere locaties in de regio, zoals de shuttle bij het Haga Ziekenhuis in Den Haag, Leidschenhage in Leidschendam-Voorburg en op de campus van de TU Delft.		

Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid

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

3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2020 AB 2019-07-12	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2020-1
Lasten:			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	152.998.463	127.135.711	-25.862.752
Fiets- en ketenmobiliteit	31.774.973	35.631.316	3.856.343
Verkeersveiligheid	14.230.970	15.323.512	1.092.542
Subtotaal Verkeer	199.004.406	178.090.540	-20.913.866
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	83.659.233	91.233.080	7.573.847
Subtotaal Openbaar vervoer	83.659.233	91.233.080	7.573.847
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.343.100	1.303.737	-39.363
Subtotaal Apparaatslasten	1.343.100	1.303.737	-39.363
Totaal lasten	284.006.739	270.627.357	-13.379.382
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	204.845.844	224.300.423	19.454.579
Overige inkomsten	79.160.895	46.326.934	-32.833.961
Totaal baten	284.006.739	270.627.356	-13.379.383
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Verkeer

Verkeersmanagement en wegenstructuur

Het belangrijkste verschil is dat voor een aantal grotere projecten de realisatie verder is dan ingeschat bij het opstellen van de oorspronkelijke begroting 2020. Voor deze projecten zijn meer lasten genomen in 2019 wat leidt tot lagere lasten in 2020. Het gaat om de Rotterdamsebaan (€ 22,5 miljoen), Kommerweg fase 2 (€ 1,4 miljoen), herinrichting busplatform Den Haag (€ 1,3 miljoen) en Kickersbloem (€ 1,1 miljoen). Daar tegenover staat dat voor het programma AVLM extra lasten worden begroot in 2020 (€ 0,6 miljoen), omdat de uitvoering is vertraagd ten opzichte van de eerdere planning.

Fiets- en ketenmobiliteit

Nieuw ten opzichte van de oorspronkelijke begroting is een reservering voor projecten in het kader van het programma metropolitane fietsroutes (€ 7,4 miljoen). De dekking komt uit de onderbesteding van het programma kleine projecten in 2019. De actualisatie van de voortgang van projecten leidt tot minder lasten in 2020 voor de projecten fietstunnel Delft en fietsviaduct A4 bij Ypenburg (€ 7,6 miljoen) en hogere lasten in 2020 voor P+R Haaglanden (€ 1,4 miljoen). De definitieve invulling van het programma kleine projecten 2020 leidt ertoe dat er minder lasten (€ 5,9 miljoen) komen ten laste van de categorie Fiets- en Ketenmobiliteit. Dit kan mede worden verklaard door de aparte reservering voor het programma metropolitane fietsroutes. Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting worden in 2020 meer lasten (€ 8,4 miljoen) begroot voor lopende projecten, omdat in 2019 de realisatie achter bleef bij de verwachtingen.

Verkeersveiligheid

In de oorspronkelijke begroting was de MRDH bijdrage voor verkeerseducatie niet meerjarig opgenomen deze correctie leidt tot meer lasten (€ 0,7 miljoen) in 2020 binnen deze categorie. Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting worden in 2020 meer lasten (€ 0,5 miljoen) genomen voor lopende projecten, omdat in 2019 de realisatie achter bleef bij de verwachtingen.

Netwerk openbaar vervoer

Voor het project frequentie verhoging E-lijn worden in 2020 hogere lasten opgenomen. De voorbereiding in 2019 heeft meer tijd gekost. Hierdoor schuift € 3,0 miljoen aan lasten door in 2020. Ook voor het project systeemsprong worden in 2020 hogere lasten opgenomen. Het project was vertraagd omdat de aanbesteding duurder was dan verwacht. Hiervoor worden in 2020 € 2,7 miljoen aan hogere lasten opgenomen. Nieuw is de opname van een reservering (€ 2,5 miljoen), binnen het programma kleine projecten, voor het project slim en schoon van stad naar strand. Daarnaast leiden diverse kleine mutaties bij de overige projecten tot minder lasten (€ 0,6 miljoen).

Apparaatslasten

Zie voor de toelichting op de daling van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Overige inkomsten

De overige inkomsten zijn lager door enerzijds lagere inkomsten voor de Rotterdamsebaan (€ 34,1 miljoen) en anderzijds een hoger bijdrage van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Delft aan de Sint Sebastiaansbrug (€ 1,3 miljoen). De inkomsten voor de Rotterdamsebaan zijn lager, omdat in 2019 op basis van de voortgang van het project een hogere vordering op het Rijk is opgenomen voor de nog te ontvangen rijksbijdrage. De inkomsten voor Sint Sebastiaansbrug waren in 2019 lager, waardoor in 2020 hogere inkomsten worden begroot.

3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

3.3.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

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

Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.		
Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio.		De uit 2019 doorgeschoven campusprojecten van Westland en Rotterdam zijn inmiddels goedgekeurd door de bestuurscommissie. De aanvraag van Brielle wordt verwacht, maar kan door het coronavirus vertraging oplopen. Er wordt momenteel geïnventariseerd wat de impact van het coronavirus is op de al lopende projecten.

Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.		
Bijdragen aan het realiseren van projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland op The Green Village Delft/Campus TU Delft.		Het Living Lab Sensible Sensor Reyerood is op 31 januari jl. geopend en de eerste pilots zijn gestart. Het Living Lab Scheveningen is klaar om geopend te worden. Het Delft on Internet of Things (DoloT) Fieldlab (voorheen 5G Fieldlab Zuid-Holland) is klaar voor een kick-off met partners om activiteiten concreter af te stemmen. Voor beide laatste projecten was de afronding voorzien eind 1 ^e kwartaal. Dat is niet gelukt. Momenteel wordt geïnventariseerd wat de impact van het coronavirus is op de afronding van deze projecten.

Doelstelling: Ruimte om te werken

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitvoering van regionale Strategie Werklocaties: we zorgen voor regionale afstemming, bijvoorbeeld op het gebied van Hogere Milieu Categorie (HMC) en watergebonden terreinen, gebiedsvisies en transformatieopgaven.		
We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.		

Doelstelling: Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor

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

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

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

Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

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

3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2020 AB 2019-07-12	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2020-1
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	4.019.600	3.359.040	-660.560
Subtotaal InnovationQuarter	0	873.192	873.192
Subtotaal YES!Delft	0	166.250	166.250
Subtotaal directe kosten personeel	945.000	944.992	-8
Totaal lasten	4.964.600	5.343.474	378.874
Baten:			
Inwonersbijdrage	4.934.600	4.906.693	-27.907
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	30.000	30.000	0
Overige inkomensoverdrachten EU	0	0	0
Totaal baten	4.964.600	4.936.693	-27.907
Resultaat voor reservemutaties	0	-406.781	-406.781
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	406.781	406.781
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

Programmakosten

De begrote lasten stijgen met € 378.874. Dit is als volgt te verklaren:

- Omdat het voor een drietal campusprojecten niet is gelukt om een aanvraag in 2019 af te ronden, is in de jaarrekening 2019 voorgesteld om het restant van het budget dat toegekend was aan dit thema te reserveren voor 2020. Het gaat om een bedrag van € 406.781. 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.
- Daarnaast is er sprake van een daling van de programmalasten met € 27.907. Vanwege een organisatiewijziging zijn de overheadkosten voor Economisch Vestigingsklimaat gestegen. Die stijging wordt gedekt uit de inwonerbijdrage. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Er is daarom minder inwonerbijdrage beschikbaar voor het programma. Voor een toelichting op de wijziging van de totale apparaatslasten (overhead en directe kosten personeel) wordt verwezen naar de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

Baten

Vanwege een organisatiewijziging (zie hoofdstuk 4.1 Overhead en 5.3 Bedrijfsvoering) zijn de overheadkosten voor Economisch Vestigingsklimaat gestegen met € 27.907. Die stijging wordt gedekt uit de inwonerbijdrage. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Zodoende daalt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met € 27.907.

Reserves

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met € 406.781, vanwege het toevoegen van het budget voor campusprojecten aan de Begroting 2020, aangezien het budget in 2019 niet volledig benut kon worden. Zie voor een verdere toelichting de toelichting bij de lasten.

Budget neutrale wijzigingen

Het algemeen bestuur heeft op 6 maart 2020 besloten om voor het jaar 2020 een begrotingspostsubsidie aan InnovationQuarter te verstrekken van maximaal € 873.192.

Het algemeen bestuur besluit op 10 juli 2020 over een meerjarige begrotingspostsubsidie aan YES!Delft voor de periode juni 2020 tot juni 2022 van € 570.000. Het programma is een innovatieplatform voor alle 23 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Gemeenten kunnen met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol spelen, gebruik maken van de onderdelen in dit programma. Opbrengsten voor de gemeenten van dit programma zijn (schaalbare) oplossingen die voor gemeenten besparingen opleveren of verbetering van de leefomgeving van de inwoners. Daarnaast draagt het programma bij aan het versterken van het startup-netwerk binnen de gemeenten en groeit kennis/netwerk over de wijze waarop gemeenten startups beter kunnen bedienen. € 250.000 van deze subsidie wordt gedekt uit de programmakosten EV 2020 en € 320.000 van deze subsidie wordt gedekt uit de Egalisatiereserve EV, zoals bij de jaarrekening 2019 is voorgesteld. De bijdrage uit de reserve is pas vanaf 2021 benodigd.

De subsidie aan InnovationQuarter wordt geheel ter begroting gebracht, aangezien de uitvoering in 2020 plaatsvindt. Voor YES!Delft wordt nu 7/24 deel ter begroting gebracht (juni tot en met december 2020). Het betreffen budget neutrale wijzigingen binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat waarbij deze begrotingspostsubsidies als aparte post ter begroting worden gebracht ten laste van de programmakosten.

4. Overhead en vennootschapsbelasting

4.1 Overhead

Overhead (euro's)	Begroting 2020 AB 2019-07-12	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2020-1
Lasten:			
Personele overhead Va	2.754.900	2.694.956	-59.944
Materiële overhead Va	2.380.200	2.414.644	34.444
Totaal Overhead Va	5.135.100	5.109.600	-25.500
Personele overhead EV	811.400	839.307	27.907
Materiële overhead EV	595.000	603.661	8.661
Totaal Overhead EV	1.406.400	1.442.968	36.568
Totaal lasten	6.541.500	6.552.567	11.067
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	5.135.100	5.075.156	-59.944
Inwonersbijdrage EV	1.406.400	1.434.307	27.907
Totaal baten	6.541.500	6.509.463	-32.037
Resultaat voor reservemutaties	0	-43.104	-43.104
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverhoging			0
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverhoging	0	43.104	43.104
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten

Personele overhead

De stijging van de personele overheadkosten is het gevolg van een organisatiewijziging. De totale formatie van de organisatie is gedaald ten opzichte van de Begroting 2020. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) zijn daarmee ook gedaald en worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 5.3).

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

Materiële overhead

In 2018 is de reserve Interne kwaliteitsverhoging 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 overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. In 2019 is het grootste gedeelte van de werkzaamheden uitgevoerd en heeft er een onttrekking plaatsgevonden van € 439.94. De afronding zal in 2020 plaatsvinden waardoor na de onttrekking van € 43.104 de reserve Interne kwaliteitsverhoging volledig is uitgenut.

Deze eenmalige uitgaven worden gedekt door een onttrekking aan de hiervoor gevormde reserve Interne kwaliteitsverbetering.

Reserves

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

4.2 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 5.2 Weerstandsvermogen en risico's.

5. Paragrafen

5.1 Financiering

Financieringsfunctie	Begroting 2020 AB 2019-07-12	Begroting 2020 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2020-1
Lasten:			
Rente OV-bedrijven	12.264.133	13.140.527	876.394
Rente overbesteding	0	0	0
Totaal	12.264.133	13.140.527	876.394
Baten			
Rente OV-bedrijven	12.264.133	13.140.527	876.394
Marktconformiteitsopslag OV-bedrijven	6.149.598	7.569.089	1.419.491
Te activeren rente overbesteding	0	0	0
Totaal	18.413.731	20.709.616	2.295.885
<i>Resultaat voor reservemutaties</i>	6.149.598	7.569.089	1.419.491
Dotatie (-) / onttrekking risicoreserve financiering	-6.149.598	-7.569.089	-1.419.491
Netto resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote lasten stijgen met € 0,9 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat de financieringsbehoefte van de OV bedrijven iets groter was dan de eerdere verwachting.

Baten

De begrote baten stijgen met € 2,3 miljoen. Voor € 0,9 miljoen wordt dit veroorzaakt door de grotere financieringsbehoefte van de OV bedrijven. De te ontvangen rente op de door de MRDH aan de OV-bedrijven verstrekte leningen stijgt daardoor. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt op grond van staatssteunregels een marktconformiteitsopslag in rekening gebracht bij de OV bedrijven. De in rekening te brengen marktconformiteitsopslag stijgt naar verwachting met € 1,4 miljoen. Enerzijds vanwege de grotere financieringsbehoefte van de OV bedrijven. Anderzijds zijn de opslagen op bepaalde leningen verhoogd conform de Verordening bussenleningen en zijn de opslagen voor de borgstellingen ter begroting gebracht.

Reserves

De dotatie aan de risicoreserve financieringen stijgt met € 1,4 miljoen. Dit is een gevolg van de hogere risico-opslag die in 2020 in rekening wordt gebracht bij de OV bedrijven (zie toelichting baten).

5.2 Weerstandsvermogen en risico's

Vennootschapsbelasting

De Rijksbelastingdienst heeft in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedraagt de marktconformiteitsopslag ongeveer € 6 miljoen per jaar. De MRDH dient er

rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,5 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH en zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting.

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

5.3 Bedrijfsvoering

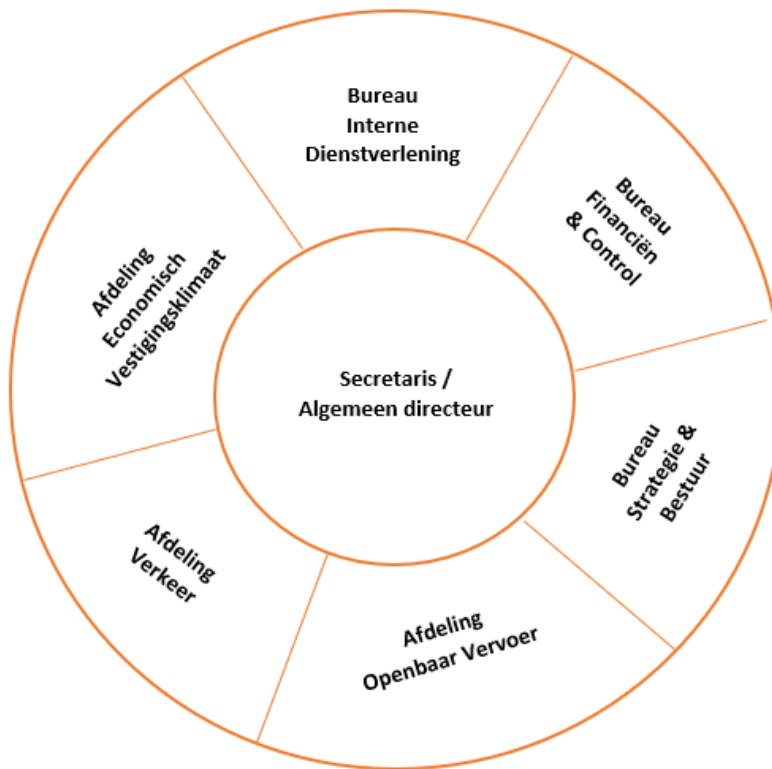
Voor de zomer van 2019 heeft het dagelijks bestuur het besluit genomen om een nieuwe topstructuur met een eenhoofdige directie te realiseren. Het zetten van de volgende stap in de ingezette organisatieontwikkeling, meer samenhangende en slagvaardige sturing, minder hiërarchie (meer eenheid van leiding en integraliteit), meer efficiency- en een effectievere taakverdeling met een scherper escalatiemodel waren beweegredenen voor het besluit. Dit na het doorlopen van het plan van aanpak en het adviestraject met de ondernemingsraad. Per 1 september 2019 is de organisatiewijziging geëffectueerd. De belangrijkste wijzigingen van de organisatiestructuur zijn het verhogen van de ambtelijke inzet van de secretaris-algemeen directeur, het verdwijnen van de functie directeur Vervoersautoriteit en het wijzigen van de functie directeur Economisch Vestigingsklimaat in de functie van manager Economisch Vestigingsklimaat. De directies zijn daarbij komen te vervallen.

Als gevolg van de organisatiewijziging is het aantal fte gedaald met 0,8 ten opzichte van de Begroting 2020. De financiële vertaling van de nieuwe topstructuur en de onttrekking van de Reserve Interne kwaliteitsverbetering leidt in 2020 tot een daling van de apparaatslasten met € 0,1 miljoen.

Begin 2020 is de evaluatie inzake Centralisatie Financiën en Bestuurszaken door een externe partij afgerond. Mede naar aanleiding van de resultaten heeft het management van de MRDH, met positief advies van de Ondernemingsraad, besloten om per 1 maart 2020 een wijziging aan te brengen in de opzet van de stafafdelingen. Bureau Middelen en Control wijzigt in Bureau Financiën en Control en gaat zich concentreren op het primaire financiële proces en de controlfunctie. Juridische Zaken maakt hier ook onderdeel van uit. Bureau Interne Dienstverlening wordt opgericht en bestaat uit Facilitaire Zaken/Huisvesting, ICT en HRM. Dit bureau valt direct onder de secretaris-algemeen directeur. Bureau Strategie & Bestuur blijft bestaan uit Strategie/Public Affairs, Communicatie en Bestuurszaken en gaat zich concentreren op het primaire politiek-bestuurlijke proces en de strategische functie. Deze organisatorische wijziging is budgetneutraal. Het aantal managers is niet gewijzigd.

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

Het organogram ziet er na deze wijziging als volgt uit:



In de volgende overzichten is de was-wordt situatie van de verdeling van de apparaatslasten over de drie programma's (zie hoofdstuk 3) en het overzicht Overhead (zie hoofdstuk 4.1) weergegeven:

Was apparaatslasten 2020			Verdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	0,8	145.000			72.500		72.500
BMC en BSB	27,6	2.548.500			2.038.800		509.700
Vervoersautoriteit	52,0	5.019.200	3.032.500	1.343.100	643.600		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.174.200				945.000	229.200
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	90,4	8.886.900	3.032.500	1.343.100	2.754.900	945.000	811.400
<i>Materiële apparaatslasten</i>		2.975.200			2.380.200		595.000
Totalen		11.862.100	3.032.500	1.343.100	5.135.100	945.000	1.406.400

Wordt kostenverdeling overhead 2020			Verdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU / kwaliteits-verhoging	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV / kwaliteits-verhoging
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	181.307			90.653		90.653
BFC, BSB en BID	29,6	2.737.526			2.190.021		547.505
Verkeer en Openbaar Vervoer	49,0	4.665.046	2.947.028	1.303.737	414.281		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.146.141				944.992	201.149
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	89,6	8.730.019	2.947.028	1.303.737	2.694.956	944.992	839.307
<i>Materiële apparaatslasten</i>		3.018.304			2.414.643		603.661
Totalen		11.748.323	2.947.028	1.303.737	5.109.599	944.992	1.442.968

Wijziging kostenverdeling overhead 2020			Verdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU / kwaliteits-verhoging	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV / kwaliteits-verhoging
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	0,2	36.306			18.153		18.153
BFC, BSB en BID	2,0	189.027			151.221		37.805
Verkeer en Openbaar Vervoer	-3,0	-354.155	-85.473	-39.363	-229.319		
Economisch Vestigingsklimaat	0,0	-28.059				-8	-28.051
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	-0,8	-156.881	-85.473	-39.363	-59.944	-8	27.907
<i>Materiële apparaatslasten</i>		43.104			34.443		8.661
Totalen		-113.777	-85.473	-39.363	-25.501	-8	36.568

6. 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 2020;

b e s l u i t :

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

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

de secretaris,

Wim Hoogendoorn

de voorzitter,

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 2019 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2020 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020
<i>Reserves</i>				
Reserve Weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	3.771.371	0	406.781	3.364.590
Reserve Interne kwaliteitsverhoging	43.104	0	43.104	0
Risicoreserve financieringen	18.108.868	7.569.089	0	25.677.957
Subtotaal reserves	22.023.343	7.569.089	449.885	29.142.547
<i>Fondsen</i>				
BDU en Mobiliteitsfonds	143.873.006	524.203.686	645.672.227	22.404.465
Subtotaal fondsen	143.873.006	524.203.686	645.672.227	22.404.465
TOTAAL-GENERAAL	165.896.349	531.772.775	646.122.112	51.547.012

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 kwaliteitsverhoging

Betreft de onttrekking van het restant van de in 2018 gevormde bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 4 (Overhead).

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 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. Ten opzichte van de Begroting MRDH 2020 is de geraamde toevoeging met € 1,4 miljoen gestegen. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 3 paragraaf 3.1.2.

BDU en Mobiliteitsfonds

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2019) vermeerderd met de verwachte indexatie van 2,5%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 416.296.648)
- Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 224.300.423)
- Overhead (€ 5.075.156)

Toelichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3 (programma's) en hoofdstuk 4.1 (Overhead).