



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. COVID-19 pandemie	4
3. Samenvatting begrotingswijziging.....	5
4. Programma's	7
4.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	8
4.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>8</i>
4.1.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>12</i>
4.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	15
4.2.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>15</i>
4.2.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>18</i>
4.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	21
4.3.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>21</i>
4.3.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>26</i>
5. Overhead en vennootschapsbelasting	27
5.1 Overhead.....	27
5.2 Vennootschapsbelasting	27
6. Paragrafen.....	28
6.1 Financiering	28
6.2 Weerstandsvermogen en risico's.....	28
Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen	31
Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld	32
Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten	33

1. Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 1^e Bestuursrapportage 2022 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio mei 2022 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 9 juli 2021 vastgestelde Begroting 2022. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de Begroting 2022 weergegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de actuele stand van zaken opgenomen van de effecten van de COVID-19 pandemie op de taken van de MRDH. In hoofdstuk 3 treft u de samenvatting van de 1^e begrotingswijziging 2022 aan. In hoofdstuk 4 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een stoplichtenmodel gerapporteerd. In hoofdstuk 5 worden de afwijkingen op het gebied van Overhead en Vennootschapsbelasting toegelicht. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen voor de paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 6.

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

2. COVID-19 pandemie

Verkeer

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

COVID-19 leidt in 2022 voor de verkeersactiviteiten niet tot aanpassingen in de MRDH-begroting.

Openbaar Vervoer

Op 14 april 2022 heeft het Kabinet een besluit genomen over de extra rijkssteun voor het openbaar vervoer. Het Rijk heeft besloten om middelen beschikbaar te stellen om de Beschikbaarheidsvergoeding OV (hierna BVOV) te verlengen tot 31 december 2022. Voor 2023 en daarna stelt het Rijk echter geen aanvullende middelen beschikbaar om de sector te laten herstellen.

Het NOVB (Nationaal OV-Beraad) heeft een bestuurlijk overleg gevoerd tussen Rijk, regio's en vervoerbedrijven. De decentrale overheden en vervoerbedrijven hebben daarin kennisgenomen van dit kabinetsbesluit en hun teleurstelling uitgesproken over het uitblijven van een concrete afspraak over 2023 en verder. Zij beraden zich de komende weken op wat dit betekent.

Vast staat dat COVID-19 een langjarig effect zal hebben op het OV in de MRDH. Daarom wordt het transitieprogramma de komende tijd meerdere malen herijkt, om zo elke keer bij te kunnen sturen als de situatie daar om vraagt. Dit met als doel om uiteindelijk het OV weer op het hoge niveau te krijgen zoals we dat voor COVID-19 gewend waren.

Economisch Vestigingsklimaat

Vanwege de coronapandemie lopen een aantal bijdrageprojecten minder snel dan initieel gepland. Daarom is op verzoek van de gemeenten de looptijd van die projecten verlengd.

3. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2022 (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2022-1
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	423.825.787	460.885.481	37.059.694
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	149.802.848	181.874.628	32.071.780
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.385.715	5.385.715	0
Overhead	6.695.364	6.695.364	0
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	585.709.714	654.841.188	69.131.474
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	423.825.787	461.885.481	38.059.694
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	149.802.848	181.874.628	32.071.780
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.266.965	5.266.965	0
Overhead	6.695.364	6.695.364	0
Totaal	585.590.964	655.722.438	70.131.474
Saldo van baten en lasten	-118.750	881.250	1.000.000
Toevoeging aan reserves	0	-1.000.000	-1.000.000
Onttrekking aan reserves	118.750	118.750	0
Resultaat	0	0	0

Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) stijgt met € 69,1 miljoen, van € 585,7 miljoen naar € 654,8 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 37,0 miljoen) heeft voornamelijk te maken met indexeren van de Concessiesubsidies naar het prijspeil 2022. Daarnaast is de verwachting dat het stimuleringsbudget voor het Nieuwe betalen van openbaar vervoer aangewend zal gaan worden. Tevens zijn bezuinigingen die in 2021 gerealiseerd waren in 2022 als extra subsidie aan de concessiehouders ter begroting gebracht, zodat de concessiehouders een nulresultaat kunnen behalen.

Voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 32,1 miljoen) gaat het om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare projectbudgetten. Vertragingen (bijvoorbeeld bij Automatisch Vervoer op de first en Last Mile projecten en het project systemsprong) en het te optimistisch plannen van projecten, zoals de metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam en OV knoop Nissewaard. Verder zijn in 2021 diverse projecten toegevoegd, zoals metropolitane fietsroutes Delft – Rotterdam Alexander, Zoetermeer – Rotterdam, R-Net Ridderkerk-Rotterdam en Metrostation Nissewaard. Dit leidt tot extra lasten in 2022. Daarnaast is een deel van de eerder aangemelde projecten (programma kleine projecten) niet aangevraagd of doorgeschoven.

Voor het programma Economisch Vestigingsklimaat worden alleen budgetneutrale wijzigingen voorgesteld: het ter begroting brengen van de subsidies aan InnovationQuarter en YES!Delft. Het algemeen bestuur neemt op 8 juli 2022 een besluit over deze subsidieaanvragen.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2022 worden in hoofdstuk 4 per programma nader toegelicht.

Saldo van baten en lasten eerste begrotingswijziging 2022

Het saldo van baten en lasten stijgt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 1,0 miljoen. Dit komt doordat de nieuwe ondergrens van de Risicoreserve financiering is verhoogd van € 27,0 miljoen naar € 28,0 miljoen. Door een toevoeging van € 1,0 miljoen aan de Risicoreserve financiering wordt de nieuwe ondergrens bereikt.

4. Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

In deze Bestuursrapportage wordt met betrekking tot de voortgang van in 2022 te realiseren activiteiten het zogenaamde "stoplicht-model" gehanteerd. Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de Begroting 2022 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is medio mei 2022.

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 2022 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 2022 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2021 vastgestelde Begroting 2022 is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

4.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

4.1.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Programmamanagement voeren ten behoeve van het verbeteren van de kwaliteit van OV-knooppunten (OV, fiets en ketenmobiliteit);		
MIRT-verkenning afronden naar een regionale (OV-)bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District/Binckhorst Den Haag (CID-Binckhorst) en besluitvorming over start planuitwerking en bekostiging.		
Verkenning afronden naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief A16, Algeracorridor Krimpen aan den IJssel - Capelle aan den IJssel en besluitvorming over start planuitwerking bekostiging.		
Nader uitwerken van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam, in samenhang met de diverse andere onderdelen van het programma MOVV.		
Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur en knooppunten).		Startbesluit MIRT-verkenning wordt hoogstwaarschijnlijk verplaatst naar het najaar van 2022.
Opstarten programma ten behoeve van het vervangen van de laatste oude trams in Den Haag en omstreken door trams aan te schaffen met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.		
Opstarten van nadere verkenning naar de Koningscorridor en Leyenburgcorridor in Den Haag, binnen de kaders van het Ontwikkelprogramma OV Next.		
Verder uitwerken van het Ontwikkelprogramma OV Rotterdam, met daarin onder andere het vergroten van de capaciteit van het metronet in de regio Rotterdam, en ook een plan voor ander tramnet.		
Programmamanagement voeren ten behoeve van de realisatie van de metropolitane fietsroutes, namelijk het afronden van verkenningen (inclusief bekostiging) en de opstart van de planstudiefase van de routes in de eerste en tweede tranche metropolitane fietsroutes.		
Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de		

onderhoudsopgave waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.		
----------------------------------------------------------------------	--	--

Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitvoeren van het concessie management met daarbij bijzondere aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis en de uitrol van de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het in 2021 vast te stellen Transitieprogramma OV 2021 en verder.		
Studie uitvoeren naar het variëren in techniekvormen binnen het OV, zoals een mogelijke introductie van Bus Rapid Transit systemen in de metropoolregio (bijvoorbeeld op het tracé Rotterdam-Maastunnel, Zoetermeer-Rotterdam al dan niet vooruitlopend op een nieuwe invulling).		
Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van de Innovatieroute, gericht op innovaties op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.		

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voortkomend uit de gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten en Westland. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV-netwerk.		In 2022 wordt meegewerkt aan een gezamenlijk ruimtelijk economisch beeld voor Westland. Daarna kunnen afspraken worden gemaakt over maatregelen. Dat zal in 2023 zijn.
De afronding van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn (adaptieve ontwikkelstrategie) in het kader van het gebiedsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) en starten van eventuele vervolgacties.		
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.		
Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.		

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Data inwinning op orde krijgen en houden (digitaliseringsopgave).		De inwinning is niet voor alle data-onderdelen op orde. Dit vraagt om intensivering van gesprekken in de werkgroepen richting eind 2022.
Inzet van slimme duurzame en veilige verkeersoplossingen voor auto, fiets, OV en vracht gericht op duurzaam reisgedrag. Actieve kennisdeling en financieel en organisatorisch ondersteunen innovatietrajecten mobiliteit, zoals automatisch rijden en varen (Researchlab Automated Driving Delft (RADD) en Researchlab Autonomous Shipping (RAS)), innovatieprogramma's bij OV-bedrijven, deelmobiliteit etc. Herijking en monitoring van projecten en bijbehorende top-eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.		
Het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) evalueren met advies over vervolgaanpak.		
Evaluatie "Mobility as a Service" (MaaS) Rotterdam The Hague Airport (RTHA).		

Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Programmamanagement voeren op het regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid.		
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.		
Coördinatie van de uitvoering van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" en voortzetten van verkeerseducatie in de metropoolregio.		
Samen met provincie Zuid-Holland en het ROV Zuid-Holland het meerjarenprogramma Verkeersveiligheid uitvoeren.		
Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.		

Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Programmamanagement voeren ten behoeve van het door ontwikkelen en uitvoeren van het Regionaal programma duurzame mobiliteit.		

Monitoring van de voortgang van het programma met oog op eventuele bijstelling.		
We faciliteren de transitie naar zero emissie busvervoer, zodat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn.		
Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit.		

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie. We zoeken hier samen met partners naar mogelijkheden voor het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.		
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde locaties. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel		
Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.		

4.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
Lasten:			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	4.850.000	8.376.770	3.526.770
Openbaar vervoer	4.850.000	5.330.000	480.000
Subsidie CROW Kp-VV	900.000	0	-900.000
Subtotaal Beleid en programmering	10.600.000	13.706.770	3.106.770
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	196.011.567	423.868.008	227.856.441
Beheer en onderhoud infra	203.800.760	9.897.243	-193.903.517
Subtotaal Exploitatie OV	399.812.327	433.765.251	33.952.924
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	3.036.902	3.036.902	0
Subtotaal Apparaatslasten	3.036.902	3.036.902	0
<i>Financiering</i>			
Rente	10.376.558	10.376.558	0
Subtotaal Financiering	10.376.558	10.376.558	0
Totaal lasten	423.825.787	460.885.481	37.059.694
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	400.257.289	438.316.983	38.059.694
Rente	10.376.558	10.376.558	0
Marktconformiteits-opslag	7.256.143	7.256.143	0
Overige inkomsten	5.935.797	5.935.797	0
Totaal baten	423.825.787	461.885.481	38.059.694
Saldo van baten en lasten	0	1.000.000	1.000.000
Toevoeging risicoreserve financiering	0	-1.000.000	-1.000.000
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Algemeen:

Het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer zal in de komende acht jaren een budget van € 21 miljoen aan stimuleringsmaatregelen overhevelen naar het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Dit programma onderdeel betreft infrastructurele versnellingsmaatregelen en maatregelen in het kader van ketenmobiliteit. Hiermee wordt het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer in de meerjarenbegroting gekort en het programma infrastructuur en openbaar vervoer in de meerjarenbegroting opgehoogd.

Beleid en programmering

De hogere lasten in 2022 voor beleid en programmering Verkeer worden volledig gedekt door eenmalige bijdragen van het Rijk via de BDU voor onder meer de rijksbijdrage voor de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 2,45 miljoen), inzet voor Tour de Force (€ 0,25 miljoen) en de vervolgstudie Voorne-Putten (€ 0,1 miljoen).

De begrotingspost subsidie CROW-KpVV die tot en met 2021 aan het CROW is verleend, wordt met ingang van 2022 omgezet in een opdrachtverlening. Het budget van € 900.000 is

daarom vanaf 2022 weer toegevoegd aan de algemene budgetten voor beleid en programmering Verkeer en Openbaar Vervoer.

Concessies en Beheer en onderhoud infra

In 2021 is het besluit genomen om binnen het onderdeel *Exploitatie openbaar vervoer* de subsidies aan de vervoerders HTM en RET in de financiële rapportages niet meer uit te splitsen in de onderdelen *Concessies* en *Beheer en onderhoud infra*. De contracten met HTM en RET wijzigen hier niet door. Hier blijven de concessieonderdelen Exploitatie, Sociale Veiligheid, Onderhoud railvoertuigen, Kapitaallasten Railvoertuigen, Dagelijks Onderhoud Infrastructuur en Vervangingsonderhoud Infrastructuur ongewijzigd. Hiermee wordt beter aangesloten bij de systematiek van de bekostiging van de vervoerders. De vervoerders ontvangen een subsidie voor de exploitatiekosten en sociale veiligheid.

Daarnaast ontvangen ze subsidies voor de assets. Bestaande uit:

- het dagelijks en groot onderhoud van de voertuigen;
- de kapitaallasten van de voertuigen;
- het dagelijks beheer en onderhoud infrastructuur;
- vervangingsonderhoud van de infrastructuur.

De vervoerders hebben de vrijheid om binnen de assetssubsidies, met uitzondering van de kapitaallasten van de voertuigen, te schuiven binnen het toegestane totaalbudget. Het echte onderscheid tussen infrastructuur en voertuigen is er dan begrotingstechnisch niet meer.

De BVOV vergoeding over 2022 is op 14 april 2022 door het Rijk toegezegd voor het hele jaar 2022. Voor de jaren daarna zijn geen toezeggingen gedaan. Op het moment van schrijven is de regeling nog niet door het Rijk vastgesteld en gepubliceerd. Er zijn daardoor nog geen aanvragen van de vervoerders ontvangen. De begrotingswijziging die hiermee samenhangt zal in de tweede bestuursrapportage aan het bestuur aangeboden worden.

De verhoging van de lasten met € 34,0 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De indexering van het prijspeil 2021 naar 2022 betreft voor de Concessie Rail Rotterdam een bedrag van:	+	3,8 miljoen
De indexering van het prijspeil 2021 naar 2022 betreft voor de Concessie Rail Haaglanden:	+	3,0 miljoen
Er is voor een bedrag van € 4,0 miljoen overgeheveld uit 2021 vanwege bezuinigingen op sociale veiligheid als extra budget voor 2022, daarnaast is bij de vaststelling over 2018 een bedrag van € 0,5 miljoen vrijgevallen dat aangewend wordt in 2022 voor extra kosten Securitas:	+	4,0 miljoen
	+	0,5 miljoen
De indexering van het prijspeil 2021 naar 2022 betreft voor de Concessie Bus Rotterdam e.o. een bedrag van:	+	0,8 miljoen
Daarnaast is het budget opgehoogd vanuit bezuinigingen in 2021 om een nulrendement te komen met:	+	1,5 miljoen
De maximale bonus voor deze busconcessie was niet begroot:	+	0,4 miljoen
Meerwerk is ingekocht:	+	0,2 miljoen
De toegestane meerkosten van Zero Emisse inzet zijn in de begroting verwerkt:	+	0,8 miljoen
De indexering van het prijspeil 2021 naar 2022 betreft voor de Concessie Voorne Putten Rozenburg	+	0,2 miljoen
De posten maatwerk en Meerwerk zijn per saldo toegenomen in verband met doorschuif uit 2021	+	0,2 miljoen
De indexering van het prijspeil 2021 naar 2022 betreft voor de Concessie Haaglanden Stad	+	0,6 miljoen
Er heeft een doorschuif plaatsgevonden vanuit 2021 in verband met daar ontstane besparingen die gebruikt worden om in 2022 een nulresultaat te kunnen behalen	+	3,6 miljoen

Daarnaast is begroting opgehoogd in verband met het langer in dienst houden van de aardgasbussen dan origineel was begroot. Dit is een verschuiving van de kosten in de jaren	+	0,9 miljoen
De indexering van het prijspeil 2021 naar 2022 betreft voor de Concessie Haaglanden Streek	+	0,5 miljoen
Er is meerwerk ingekocht voor deze concessie	+	0,1 miljoen
De bijdrage voor vervoer over land in plaats van water is opgehoogd	+	0,5 miljoen
De reservering voor beheer en onderhoud nieuw areaal is opgehoogd in verband met doorschuif budget vanuit 2021	+	2,5 miljoen
Er wordt verwacht dat in 2022 het stimuleringsbudget voor het Nieuwe betalen uitgegeven gaat worden voor een bedrag van :	+	6,7 miljoen
Indexaties kleinere contracten zoals Parkshuttle en Personenvervoer over Water	+	0,1 miljoen
De voorziening voor indexatieverschillen is opgehoogd i.v.m. verwachte hogere inflatie correctie over 2022	+	2,1 miljoen
De kosten voor distributie chipkaart zijn opgehoogd met de doorschuif van subsidie uit 2021	+	0,5 miljoen
De reservering voor maatwerkvervoer is vanuit het overschot van 2021 opgehoogd naar 2022	+	0,5 miljoen
Totaal	+	34,0 miljoen

Apparaatslasten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Financiering

Zie voor de toelichting op de stijging van de rentelasten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 6.1).

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Rente en Marktconformiteits-opslag

Zie voor de toelichting op de stijging van de rentebaten de paragraaf Financiering (opgenomen in hoofdstuk 6.1).

Overige inkomsten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

4.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

4.2.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Realisatie van tramlijn 19B naar de TU Delft.		
Realisatie van de maatregelen om tramlijn 1 geschikt te maken voor bredere voertuigen in Den Haag, Rijswijk en Delft.		
Realisatie van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand, de Metro aan Zee.		Fysieke realisatie mogelijk zomer 2022 klaar. Traject indienstellingsvergunning start met de indiening van een aanvraag door RET beheer. Risico's daarbij zijn o.a. vertraging in de aanlevering van (delen) informatiedossier en dus de complete aanvraag en eventueel noodzakelijk weg te werken restpunten voordat kan worden gestart met rijden. Met betrokkenen is een duidelijke planning afgesproken zodat er voldoende tijd is om de complete aangevraagde vergunning goed te beoordelen.
Realisatie van inframaatregelen voor de nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding door de Maastunnel.		Realisatie gepland vanaf 2023, onder voorbehoud van besluitvorming van gemeenteraad.
Realisatie van de reconstructie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		
Realisatie haltevoorzieningen, fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstromingsmaatregelen R-net lijnen 403, 404, 456, 455, 170 en 173.		
Realisatie kwaliteitsverbetering minimaal vijf OV-knooppunten, onder meer Spijkenisse centrum.		
Realisatie fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus.		
Realisatie van verbeteringen van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets.		
Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitain Fietsroutenetwerk van acht routes: Westland-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker, Zoetermeer-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander, Westland-Den Haag 2x, Westland-Delft en Dordrecht-Rotterdam;		
Uitwerking en waar mogelijk realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam		De uitwerking van de snelheidsmaatregelen van beide projecten verloopt volgens

		planning echter wordt tegelijk een risico gezien voor daadwerkelijke versnelling zodra maatregelen zijn gerealiseerd vanwege gemeentelijke keuzes in de buitenruimte die nadelige effecten hebben op de snelheid van het OV. Een sleutel tot succes is een hoge betrokkenheid voor het OV vanuit het gemeentelijke fysieke domein.
Uitwerking en waar mogelijk realisatie van korte termijnmaatregelen OV-verbinding Zoetermeer-Leiden.		
Uitwerking van maatregelen voor de HOV-verbinding Ridderkerk-Rotterdam.		
Uitwerking van technisch mogelijk maken van een frequentieverhoging op het samenloopdeel RandstadRail, daaraan gerelateerd het gekoppeld rijden van HTM-voertuigen op de Leyenburgcorridor.		
Uitwerking van de bestelling van 60 nieuwe trams in Den Haag en omstreken, alsmede de uitwerking van het aanpassen van de traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16 en het voorbereiden van een nieuwe remise op de GAVI-locatie in Den Haag.		
Uitwerking van de bestelling van extra RET-metrovoertuigen op het hele metronet, alsmede de uitwerking van ondersteunende inframaatregelen metronet zoals aanpassing spoorbeveiliging, extra stallingscapaciteit, stroomvoorziening, saneren overweg en geluidsmaatregelen.		
Uitwerking van maatregelen in regio Rotterdam als gevolg van het Plan Ander Tramnet 2021.		

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Realisatie intelligente Verkeersregelininstallaties (iVRI's).		
De reconstructie IJsselmondseknoop realiseren.		
Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor, op Voorne-Putten en in Westland.		

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Het realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) op basis		Ondertekening Letter of Intent Mall of the Netherlands is

van een technisch en financieel haalbaar plan, zoals de shuttle bij Leidsenhage, in Zoetermeer en Rotterdam The Hague Airport.		vertraagd door nog lopende onderhandelingen met de Mall. Q3 meer duidelijkheid. Aanbesteding voertuig RTHA vertraagd omdat eerst een marktconsultatie gehouden wordt. Q3 uitkomst van de aanbesteding afhankelijk van gegadigden
Na Rotterdam The Hague Airport, uitrollen van Mobility as a Service (MaaS) naar andere deelgebieden.		
Deelmobiliteit uitrollen als verbetering van de "last mile" naar woon- en werkgebieden.		
Uitvoeren van de haalbaarheidsstudie ten behoeve van de realisatie van de Cargoloop.		

Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitvoeren van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid		
Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de metropoolregio.		
Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Trafc, SchoolopSeef en dodehoek-lessen.		

4.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
Lasten:			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	52.637.460	43.767.079	-8.870.381
Fiets- en ketenmobiliteit	23.456.922	41.055.573	17.598.651
Verkeersveiligheid	14.890.958	20.539.484	5.648.526
Subtotaal Verkeer	90.985.340	105.362.136	14.376.796
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	57.477.897	75.172.881	17.694.984
Subtotaal Openbaar vervoer	57.477.897	75.172.881	17.694.984
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.339.611	1.339.611	0
Subtotaal Apparaatslasten	1.339.611	1.339.611	0
Totaal lasten	149.802.848	181.874.628	32.071.780
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	149.802.848	181.874.628	32.071.780
Overige inkomsten	0	0	0
Totaal baten	149.802.848	181.874.628	32.071.780
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Algemeen

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 8,9 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De uitrol van "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) projecten is vertraagd. De verwachte bestedingen zijn verdeeld over meerdere jaren, wat leidt tot een lagere realisatie in 2022.	-	3,1 miljoen
De verwachte bestedingen voor de Beatrixlaan zijn verdeeld over 2022 en 2023 in plaats van de opname van 8 miljoen in 2022.	-	4,0 miljoen
De onderbesteding in 2021 bij de programma's no regret CID Binckhorst (0,6 miljoen) en KTA (0,5 miljoen) is doorschoven naar 2022.	+	1,1 miljoen
Binnen het programma kleine projecten zijn enerzijds minder projecten aangemeld dan waren opgenomen als reservering bij het opstellen van de begroting 2020. Anderzijds zijn lopende kleine projecten vertraagd en schuiven door naar 2022. Per saldo leidt dit tot lagere verwachte lasten in 2022.	-	3,1 miljoen
Diverse kleine mutaties.	+	0,2 miljoen
Totaal	-	€ 8,9 miljoen

Fiets- en ketenmobiliteit

De hogere verwachte bestedingen van € 17,6 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De realisatie van de Metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam is in 2021 vertraagd waardoor een deel is doorgeschoven naar 2022.	+	2,0 miljoen

In 2021 is bestuurlijk besloten een reservering op te nemen in de begroting voor de Metropolitane fietsroutes Delft – Rotterdam Alexander en Zoetermeer – Rotterdam. Dit leidt extra lasten in 2022.	+	8,5 miljoen
Eind 2021 is voor de realisatie van de Metropolitane fietsroute Pijnacker- Den Haag alvast een gedeeltelijke reservering getroffen uit de onderbesteding van het programma kleine projecten 2021.	+	5,0 miljoen
Binnen het programma kleine projecten zijn een deel van de aanmeldingen in het IPVa 2021 niet aangevraagd, wat leidt tot lagere lasten in 2022. Daartegenover staat dat door vertraging in kleine projecten lasten uit 2021 naar 2022 zijn doorgeschoven. Omdat aandeel van de vertraagde projecten hoger is stijgen per saldo de lasten in 2022.	+	2,1 miljoen
Totaal	+	€ 17,6 miljoen

Verkeersveiligheid

De hogere verwachte bestedingen van € 5,6 miljoen ontstaan door:

Onderwerp		Mutatie lasten
Binnen het programma kleine projecten zijn een deel van de aanmeldingen in het IPVa 2021 niet aangevraagd, wat leidt tot lagere lasten in 2022. Daartegenover staat dat door vertraging in kleine projecten lasten uit 2021 naar 2022 zijn doorgeschoven (8 miljoen). Omdat aandeel van de vertraagde projecten hoger is stijgen per saldo de lasten in 2022.	+	5,6 miljoen
Totaal	+	€ 5,6 miljoen

Netwerk openbaar vervoer

De hogere verwachte bestedingen van € 17,7 miljoen ontstaan door:

Onderwerp		Mutatie lasten
In 2021 heeft het bestuur besloten om voor de projecten Randstadrail en Metronet een reservering op te nemen in de begroting. In 2022 zullen de eerst kosten worden gemaakt voor de verder uitwerking van de projecten.	+	2,0 miljoen
Het bestuur heeft in 2021 besloten een aantal projecten toe te voegen aan de begroting die leiden tot extra lasten in 2022. Het gaat om de projecten: R-Net Ridderkerk-Rotterdam (1,6 miljoen) en Metrostation Nissewaard (4 miljoen)	+	5,6 miljoen
In het transitieprogramma was een reservering getroffen voor doorstromingsmaatregelen. Een deel hiervan wordt gebruikt voor infra maatregelen.	+	3,7 miljoen
Via de BDU heeft de MRDH de rijksbijdrage voor het project ontwikkeling Entreegebied Zoetermeer ontvangen. Tegenover de bijdrage worden ook dezelfde lasten genomen.	+	2,3 miljoen
Door vertraging in de realisatie schuiven lasten voor de projecten systeemsprong (3,4 miljoen), lijn 19 (1,9 miljoen), Sebastiaansbrug (1,7 miljoen) en 4-sporigheid Schiedam (0,7 miljoen) door van 2021 naar 2022	+	7,7 miljoen
Doordat in 2021 meer lasten zijn genomen voor Hart van Zuid dan eerder begroot, dalen de lasten van dit project in 2022.	-	1,8 miljoen
De verwachte start van de realisatie van de OV knoop Nissewaard is doorgeschoven naar 2022. Hierdoor dalen de lasten in 2022 van 4 miljoen naar 2 miljoen.	-	2,0 miljoen
Diverse kleine mutaties.	+	0,2 miljoen
Totaal	+	€ 17,7 miljoen

Apparaatslasten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Baten

Onttrekking fonds BDU

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

Overige inkomsten

Geen overige inkomsten in 2022 verwacht.

4.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

4.3.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitvoering en opschaling van de regionale innovatieprogramma's om meer bedrijven te betrekken bij de kennis en faciliteiten die fieldlabs en innovatieve consortia van bedrijven en kennisinstellingen te bieden hebben.		De MRDH heeft bij alle innovatieprogramma's een aanjaagrol. De eerste financiering is door de MRDH verstrekt, daarna zijn SMITZH, ZorgTech en Energie en Klimaat opgeschaald en heeft de provincie Zuid-Holland vervolfinanciering ter beschikking gesteld. Het meest recente innovatieprogramma AgriTech is in 2021 opgestart. Het programma zou in het derde kwartaal 2022 afgerond worden maar heeft vertraging opgelopen. Het programma heeft zichtbaar goede stappen gezet, maar de beperking rondom fysieke bijeenkomsten in coronatijd heeft het project parten gespeeld. Na de eerste voucherronde is gebleken dat het veel tijd kost om de consortia samen te stellen en de juiste vraag op te halen bij de eindgebruiker. Een tweede voucherronde kon daarom niet begin september 2021 plaatsvinden, maar pas in maart 2022. Het project wordt op verzoek met een jaar verlengd omdat voor de uitwerking van dit soort technische projecten een doorlooptijd van minimaal een jaar essentieel is, vooral omdat er bij de tuinbouw ook sprake is van een seizoenseffect.
Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen en het versterken van de kennis bij en het netwerk tussen gemeenten. Het gaat dan om kennis over de mogelijkheden van technologie voor gemeentelijke problemen, kennis over de wijze waarop innovatief werken onderdeel kan worden van de gemeentelijke bedrijfsvoering en de mogelijkheden om innovatie daadwerkelijk in te kopen.		

<p>Verder doorontwikkelen van de aanpak om gemeenten te ondersteunen bij het realiseren van een toekomstbestendig en digitaal breed MKB.</p>	<p><i>De Metropoolregio sluit voor wat betreft de doelstelling Goede digitale connectiviteit vanaf 2022 aan bij de doelen van de Digitaliseringsagenda Zuid-Holland om de digitale economie van de regio te versterken (besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 9 februari 2022). De digitalisering van het mkb maakt daar ook onderdeel van uit. Daarom wordt deze activiteit vanaf nu verantwoord onder de doelstelling 'Goede digitale connectiviteit'. Dit sluit ook aan bij de ontwerpbegroting MRDH 2023.</i></p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
<p>Versterken van een MBO-HBO campusecosysteem met als doel een goede aansluiting tussen onderwijs, arbeidsmarkt en omgeving te realiseren, een intensieve samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven te stimuleren en een leven lang ontwikkelen (LLO) aan te jagen;</p>		
<p>Economisch rendement van campussen versterken door kennisdeling op het gebied van governance, innovatie, productontwikkeling, verdienmodellen, internationalisering, subsidie en bereikbaarheid te stimuleren en meer centraal te stellen in de aanpak;</p>		
<p>Bekendheid vergroten van het campusecosysteem, zodat bedrijven campussen regionaal actiever opzoeken en participeren in innovatie, onderwijsvernieuwing en LLO.</p>		

Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

De Metropoolregio sluit voor wat betreft de doelstelling Goede digitale connectiviteit vanaf 2022 aan bij de doelen van de Digitaliseringsagenda Zuid-Holland om de digitale economie van de regio te versterken (besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 9 februari 2022). De begrotingsactiviteiten volgen deze lijn en worden daarom herschreven in aansluiting op de doelen van de Digitaliseringsagenda. Dit sluit tevens aan met de in de ontwerpbegroting MRDH 2023 opgenomen activiteiten.

Bestaande activiteiten uit de in juli 2021 vastgestelde begroting 2022:

- Onderhouden van het kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de metropoolregio. Dit doen we door de kennis van de twee grote steden te delen met de andere 21 gemeenten en ze te

helpen om deze kennis in te zetten, bijvoorbeeld voor het harmoniseren van de gemeentelijke regelgeving en het gemeentelijke beleid, zodat tempo gemaakt kan worden bij de aanleg van communicatienetwerken zoals glasvezel en 5G. Binnen het kennisnetwerk zorgen we ervoor dat bij de uitrol van 5G de zorgen die er in de samenleving zijn aandacht krijgen.

- Verbinden van experimenteellocaties digitalisering en 5G, zoals het Delft on Internet of Things (DoloT) fieldlab, het Living Lab Scheveningen en het Living Lab Sensible Sensor Reyerroord (LLSSR). Hier bieden we ruimte voor bedrijven om te innoveren rond diverse maatschappelijke vragen. Digitalisering verbinden we met andere campussen rond innovatie in industrie, de zorg en agrologistiek. Tenslotte zorgen we ook dat resultaten uit deze projecten regionaal toegepast kunnen worden.

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Activiteiten begroting 2022 na wijziging volgens de sporen van de Digitaliseringsagenda Zuid-Holland		
Uitwisselen van kennis en ervaring op het gebied van digitalisering.		
<i>Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Digitale connectiviteit:</i> Gemeenten ondersteunen bij vraagstukken over digitale connectiviteit en het ontwikkelen van strategie/visie op het gebied van digitalisering.		
<i>Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Digitale innovatie:</i> Stimuleren van digitale innovatie door bij te dragen aan projecten en de kennis die uit deze projecten komt met de regio te delen.		
<i>Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Cybersecurity:</i> Bijdragen aan de cyberweerbaarheid van ondernemers en cyberveiligheid van de regio door projecten te steunen en kennis hierover te delen.		
<i>Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Mens Centraal: digitale kennis en vaardigheden:</i> Faciliteren van het mkb in de digitaliseringstransitie. Uit een verkenning in 2022 zal blijken welke activiteiten de MRDH op zich zal nemen (denk aan: kennis delen, projecten meefinancieren, relatie leggen met leven lang ontwikkelen/onderwijs).		

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		

procesadviesing en het verlenen van projectbijdragen.		
We werken verder aan de aanpak voor Next Economy bedrijventerreinen, waarbij langs een aantal inhoudelijke aandachtsgebieden (mobiliteit/CO2 , energie, circulariteit, informatie, personeel, financieringsvraagstukken) externe expertise en projectbijdragen beschikbaar worden gesteld voor kleinere en grotere opgaven. Het aandachtsveld Energie is daarbij de praktische uitwerking van de Regionale Energie Strategie op bedrijventerreinen.		

Doelstelling: Stimuleren van groengebruik en recreatie als vestigingsfactor

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.		
Opnemen van groene en blauwe kwaliteit in de integrale ontwikkelplannen voor verstedelijking.		
Zorgen voor verbinding / informatiedeling tussen het regionale netwerk Vrijetijdseconomie en de Bestuurlijke Tafel Groen Blauwe Leefomgeving.		
Faciliteren en ondersteunen van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie.		

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 locatie van de Verstedelijkingsalliantie. We zoeken hier samen met partners naar mogelijkheden voor het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.		
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde locaties. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station LansingerlandZoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel. In deze integrale plannen dient groene en blauwe kwaliteit opgenomen te worden (zie de doelstelling 'Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor').		

Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.		

4.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	4.299.539	3.135.372	-1.164.167
Subtotaal InnovationQuarter	0	872.500	872.500
Subtotaal YES!Delft	118.750	410.417	291.667
Subtotaal directe kosten personeel	967.426	967.426	0
Totaal lasten	5.385.715	5.385.715	0
Baten:			
Inwonerbijdrage	5.229.465	5.229.465	0
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	37.500	37.500	0
Totaal baten	5.266.965	5.266.965	0
Saldo van baten en lasten	-118.750	-118.750	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	118.750	118.750	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Budget neutrale wijzigingen

Het algemeen bestuur besluit op 8 juli 2022 over de subsidieaanvraag van InnovationQuarter om voor het jaar 2022 een subsidie te verstrekken van maximaal **€ 872.500**. De subsidieverlening wordt in 2022 voor het gehele bedrag als begrotingspostsubsidie ter begroting gebracht, aangezien de uitvoering ook in 2022 plaatsvindt. Dekking vindt plaats ten laste van het bestaande budget voor programmakosten, waardoor dit een budgetneutrale wijziging is.

Het algemeen bestuur besluit daarnaast op 8 juli 2022 over de subsidieaanvraag van YES!Delft om voor het programma Region of the Future 2022-2025 voor het jaar 2022 een subsidie te verstrekken van maximaal **€ 1.500.000**. Het programma loopt 36 maanden, waarvan 7 maanden in 2022. De jaarschijf voor het begrotingsjaar 2022 bedraagt daarmee **€ 291.667**. Dekking vindt plaats ten laste van het bestaande budget voor programmakosten, waardoor dit een budgetneutrale wijziging is.

5. Overhead en vennootschapsbelasting

5.1 Overhead

Overhead (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
Lasten:			
Personele overhead Va	2.837.181	2.837.181	0
Materiële overhead Va	2.439.200	2.439.200	0
Totaal Overhead Va	5.276.381	5.276.381	0
Personele overhead EV	809.183	809.183	0
Materiële overhead EV	609.800	609.800	0
Totaal Overhead EV	1.418.983	1.418.983	0
Totaal lasten overhead	6.695.364	6.695.364	0

Dekkingsbronnen Overhead (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
Onttrekking fonds BDU	5.276.381	5.276.381	0
Inwonerbijdrage EV	1.418.983	1.418.983	0
Totaal dekkingsbronnen Overhead	6.695.364	6.695.364	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

5.2 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 6.2 Weerstandsvermogen en risico's.

6. Paragrafen

6.1 Financiering

Financieringsfunctie	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
Lasten:			
Rente OV-bedrijven	10.376.558	10.376.558	0
Totaal	10.376.558	10.376.558	0
Baten			
Rente OV-bedrijven	10.376.558	10.376.558	0
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.256.143	7.256.143	0
Totaal	17.632.701	17.632.701	0
Saldo van baten en lasten	7.256.143	7.256.143	0
Dotatie (-) / onttrekking risicoreserve financiering	0	-1.000.000	-1.000.000
Resultaat	7.256.143	6.256.143	-1.000.000

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Resultaat

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen is berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 31 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 28 miljoen.

In de begroting 2022 werd rekening gehouden met een ondergrens van € 27 miljoen. Door een dotatie van € 1 miljoen wordt de nieuwe ondergrens van de Risicoreserve financiering van € 28 miljoen bereikt. Zie bijlage 1 Staat van reserves en fondsen.

6.2 Weerstandsvermogen en risico's

Vennootschapsbelasting

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

Voor wat betreft de activiteit treasuryfunctie¹ (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) liet de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) laat deze activiteit een 'plus' zien, die op dit moment door de MRDH wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Deze 'plus' wil de Rijksbelastingdienst belasten met Vpb. In dit verband gaat de Rijksbelastingdienst voorbij aan het feit dat de MRDH deze leningen verstrekt vanuit de rol als Vervoersautoriteit en 'lender of last resort'. De vervoerders kunnen wel lenen bij banken, maar dan tegen (zeer) hoge rentepercentages. Om het openbaar vervoer betaalbaar te houden, is ervoor gekozen om te lenen bij de MRDH. Daarnaast subsidieert de MRDH de in rekening gebrachte opslag weer via de concessie aan de vervoerders. De Rijksbelastingdienst kijkt echter niet naar de MRDH als geheel, maar ziet de treasuryfunctie als aparte activiteit.

In november 2019 liet de Rijksbelastingdienst per brief weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag, die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders, in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 7 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat zij van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet betalen. Dat wil zeggen: ongeveer € 1,75 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH en zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting. Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Als de MRDH uiteindelijk niet in het gelijk wordt gesteld, betekent dit dat het opbouwen van de benodigde risicoreserve financieringen ongeveer een jaar langer duurt en dat na deze periode structureel € 1,75 miljoen minder beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio.

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarbij we voor de vennootschapsbelasting de jaren 2016 en 2017 hebben kunnen afronden. De intentie is om de afspraken voor de jaren 2018 en verder te continueren. De Rijksbelastingdienst vraagt de MRDH hiervoor aanvullende onderbouwing aan te leveren. Voor die onderbouwing was Deloitte ingehuurd en hebben wij medio april het definitieve rapport ontvangen. Op basis van het continueren van de afspraken zal het te betalen bedrag over de aanslagen 2016 t/m 2020 liggen op ongeveer € 10.000.

¹ Niet alleen de MRDH heeft met deze problematiek te maken, maar alle publiekrechtelijke organisaties (gemeenten, provincies, etc.) die externe leningen aantrekken om deze vervolgens weer uit te lenen met een marktconformiteitsopslag kunnen met dit standpunt van de Rijksbelastingdienst te maken krijgen.

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. 20 juni 2022;

b e s l u i t :

1. Kennis te nemen van de 1^e Bestuursrapportage 2022;
2. De in de 1^e Bestuursrapportage 2022 opgenomen 1^e begrotingswijziging 2022 vast te stellen.

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

de secretaris,

de voorzitter,

Christel Mourik

Jan van Zanen

Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de Jaarrekening 2021 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2022 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2021	Raming toevoeging 2022	Raming onttrekking 2022	Raming saldo 31-12-2022
Reserves				
Reserve Weerstandsvermogen EV	0	0	0	0
Egalisatiereserve EV	5.507.907	0	118.750	5.389.157
Risicoreserve financieringen	27.000.000	1.000.000	0	28.000.000
Subtotaal reserves	32.507.907	1.000.000	118.750	33.389.157
Fondsen				
BDU	209.859.883	553.110.553	625.467.992	137.502.444
Subtotaal fondsen	209.859.883	553.110.553	625.467.992	137.502.444
TOTAAL-GENERAAL	242.367.790	554.110.553	625.586.742	170.891.601

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

Betreft de toevoeging aan de exploitatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ter dekking van de laatste maanden van de subsidie voor het YES!Delft programma 2020-2022 City of the Future. Hier was in de primaire Begroting MRDH 2022 al rekening mee gehouden.

Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 4) en betreft de marktconformiteits-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 2022 is de geraamde toevoeging met € 1,0 miljoen gestegen. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 6.1 paragraaf Financiering.

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2021) vermeerderd met verwachte indexatie van 2,2%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 438.316.983)
- Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 181.874.628)
- Overhead (€ 5.276.381)

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

Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld

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

Programmabegroting 2022 per taakveld (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
<i>Lasten per programma</i>			
2.1 Verkeer en vervoer	97.624.951	115.078.517	17.453.566
2.5 Openbaar vervoer	465.627.126	527.681.592	62.054.466
0.5 Treasury	10.376.558	0	-10.376.558
3.1 Economisch Vestigingsklimaat	5.385.715	5.385.715	0
0.4 Overhead	6.695.364	6.695.364	0
Totaal	585.709.714	654.841.188	69.131.474
<i>Baten per programma</i>			
2.1 Verkeer en vervoer	97.624.951	115.078.517	17.453.566
2.5 Openbaar vervoer	458.370.983	528.681.592	70.310.609
0.5 Treasury	17.632.701	0	-17.632.701
3.1 Economisch ontwikkeling	5.266.965	5.266.965	0
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.695.364	6.695.364	0
Totaal	585.590.964	655.722.438	70.131.474
Saldo van baten en lasten (0.11)	-118.750	881.250	1.000.000
0.10 Toevoeging aan reserves	0	-1.000.000	-1.000.000
0.10 Onttrekking aan reserves	118.750	118.750	0
Resultaat	0	0	0

De Programmabegroting 2022 per taakveld is gelijk aan de Programmabegroting 2022 (hoofdstuk 3). Echter in deze staat is de verdeling van de lasten en baten gemaakt naar taakveld zoals deze zijn voorgeschreven vanuit het BBV om de vergelijkbaarheid tussen gemeenten en GR's onderling te verbeteren.

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 2.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer. In deze programma's is een duidelijke splitsing aangegeven welk taakveld het bevat. De rentelast en rentebaar worden verantwoord onder het taakveld 2.5 Openbaar vervoer omdat deze leningen betrekking hebben op deze taak. Omdat wij leningen aantrekken en direct 1 op 1 doorlenen is er geen sprake van een treasury taak. Bij de Begroting 2022 zijn de rentelast en rentebaar onjuist weergegeven, dat wordt in deze rapportage gecorrigeerd.

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

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

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

Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard. Echter, er zijn ook verrekeningen met reserves die structureel van aard zijn. Binnen de MRDH zijn dat de verrekeningen met de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. De Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat bevat voornamelijk de nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat. Deze reserve heeft een langlopend karakter.

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

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
<i>Incidentele lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	1.000.000	1.000.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	7.540.294	12.981.538	5.441.244
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	118.750	118.750
Overhead	0	0	0
Totaal	7.540.294	14.100.288	6.559.994
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	7.540.294	12.981.538	5.441.244
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	118.750	118.750
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	7.540.294	13.100.288	5.559.994
Saldo van incidentele baten en lasten	0	1.000.000	1.000.000

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele lasten betreft de toevoeging aan de risicoreserve financieringen. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 6.

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Van het Rijk ontvangt de MRDH via de BDU beschikking diverse bijdrage voor studies en projecten. De specificatie is als volgt:

Project gefinancierd met incidentele bijdragen (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
<i>Incidentele baten</i>			
No Regret pakket CID Binckhorst	3.255.000	2.900.000	-355.000
Studie Voorne-Putten	182.500	102.000	-80.500
Studiekosten MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	4.102.794	3.078.000	-1.024.794
KTA Move	0	1.265.848	1.265.848
Zuid-Holland bereikbaar exploitatie 2022	0	2.450.000	2.450.000
Fietsstimulering	0	61.989	61.989
Onderwijsaanpak	0	82.685	82.685
Opgave Fiets	0	75.000	75.000
Inzet tour de Force	0	250.000	250.000
Studie en innovatie CID Binckhorst	0	378.000	378.000
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied	0	2.255.372	2.255.372
Zero Emissie Stadslogistiek	0	41.322	41.322
Fietsnetwerkplannen Zuidwest	0	41.322	41.322
Totaal	7.540.294	12.981.538	5.441.244

Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ter dekking van de subsidie 2020-2022 (City of the Future) aan YES!Delft (lasten en baten).

Structureel begrotingssaldo

De commissie BBV adviseert in haar Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 het structureel begrotingssaldo te presenteren conform een voorgeschreven format. Hiermee wordt inzicht gegeven of de begroting structureel in evenwicht is:

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's)	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2022-1
Saldo baten en lasten	-118.750	881.250	1.000.000
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	118.750	-881.250	-1.000.000
Begrotingssaldo na bestemming	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	0	1.000.000	1.000.000
Structureel begrotingssaldo	0	1.000.000	1.000.000

Uit het overzicht blijkt geen negatief saldo, en dat betekent dat de begroting structureel in evenwicht is.



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3001 AA Rotterdam

088 5445 100

informatie@mrhd.nl

www.mrdh.nl

Datum

