



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

2e Bestuursrapportage 2021

Vastgesteld d.d. 10 december 2021



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Covid-19 pandemie.....	4
3. Samenvatting begrotingswijziging.....	6
4. Programma's	7
4.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	8
4.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>8</i>
4.1.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>12</i>
4.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	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	22
4.3.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>22</i>
4.3.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>25</i>
5. Overhead en vennootschapsbelasting	26
5.1 Overhead.....	26
5.2 Vennootschapsbelasting	26
6. Paragrafen.....	27
6.1 Financiering	27
6.2 Weerstandsvermogen en risico's.....	28
6.3 Onderhoud kapitaalgoederen	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 2^e Bestuursrapportage 2021 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio september 2021 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 9 juli 2021 vastgestelde eerst gewijzigde begroting 2021. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de basis begroting 2021 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 2^e begrotingswijziging 2021 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, maar meer gespreid is over de dag. Hierdoor is er tijdens de spits in mindere mate sprake van filevorming of vertraging. Vanuit het Rijk is de inzet gericht op het spreiden en mijden van verkeer. Uitvoeringsorganisaties als Bereikbaar Haaglanden & Rijnland en De Verkeersonderneming voeren actief campagne om de positieve effecten van de Covid-19 pandemie te behouden. Met de scholen- en werkgeversaanpak zetten we in op post-corona afspraken met scholen en werkgevers over thuiswerken, onderwijs op afstand en gespreide werk- en lestijden.

Covid-19 leidt in 2021 voor de verkeersactiviteiten niet tot aanpassingen in de MRDH-begroting.

Openbaar Vervoer

Covid-19 leidt in 2021 voor het openbaar vervoer niet tot een negatief resultaat in de MRDH-begroting. Binnen de MRDH zijn de vervoerders opbrengstverantwoordelijk en conform de afspraken rondom de beschikbaarheidsvergoedingen 2020 en 2021 dragen de vervoerders het risico voor 5-7% van de kosten. Op 25 november 2020 heeft de BcVa een besluit genomen over maatregelen om deze kosten te reduceren

In de afgelopen periode is door Covid-19 een veranderd reisgedrag zichtbaar geworden. Duidelijk merkbaar was dat reizigers drukte probeerden te vermijden door op andere tijden te reizen dan voorheen. Daar komt bij dat ook in het onderwijs andere tijden worden gehanteerd om de drukte beter te spreiden en ook reizen buiten de spits te stimuleren. Thuiswerken werd en wordt nog steeds geadviseerd. Op dit moment zie je dat reizigers meer en meer terugkeren en dat het nu ook in de spits steeds drukker wordt. De positieve effecten (financieel, minder piekdrukke) van spreiding van de OV-reiziger over de dag nemen hiermee af.

Op 15 september 2020 heeft de Staatssecretaris een verlengde beschikbaarheidsvergoeding voor Q1 en Q2 2021 vastgesteld. Daarbij is tevens besloten dat er een zogeheten Transitieplan nodig is als randvoorwaarde voor een verlenging voor Q3 en Q4. Naar aanleiding hiervan zijn begin 2021 gesprekken gestart tussen het Rijk, vervoerregio's en vervoerders over dit Transitieplan. Parallel heeft de MRDH op 24 maart 2021 een eigen Transitieprogramma ingeleverd, als bijdrage aan dit landelijk plan. In het programma is een pakket aan maatregelen opgenomen dat een gedeelte van de grote financiële opgave voor de MRDH op moet lossen. Tegelijkertijd is vastgesteld dat er nog veel onzeker is en dat er, als de reizigersopbrengsten achterblijven en/of een verdere Rijksbijdrage achterwege blijft, zwaardere maatregelen genomen moeten worden.

Op 9 april 2021 heeft het Rijk besloten de beschikbaarheidsvergoeding te verlengen tot en met Q4 2021. Op dit moment bekijkt de MRDH samen met de vervoerders wat dit betekent voor het op 24 maart vastgestelde maatregelenpakket. De MRDH heeft, na ontvangst van de aanvragen van de vervoerders, de aanvraag voor de beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021 ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op 30 juni heeft de MRDH de toekenningsbeschikking voor een specifieke uitkering van € 128.344.000 ontvangen.

Op 25 juni 2021 is in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) de toezegging gedaan dat de huidige BVOV regeling doorgetrokken wordt tot 1 september 2022. Voor de periode daarna zullen aanvullende afspraken met het Rijk worden gemaakt.

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

De Covid-19 pandemie heeft zeker in het begin grote economische gevolgen gehad en nu lijken de gevolgen zich te beperken tot met name die sectoren die getroffen worden door de landelijke maatregelen om de pandemie in te dammen. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft in het Centraal Economisch Plan 2021 van maart jl. berekend dat de economie in 2020 met 3,7% is gekrompen. Dat de Nederlandse economie veerkrachtig is, bleek al uit de verwachtingen voor 2021 en 2022: een groei van de Nederlandse economie met 2,2% respectievelijk 3,5%. In de Macro Economische Verkenning van het CPB van september jl. wordt de veerkracht van de Nederlandse economie nog positiever ingeschat met een verwachte groei voor 2021 en 2022 van 3,9% respectievelijk 3,5%. De verwachting is dat het werkloosheidspercentage na het wegvallen van steun slechts licht oploopt van 3,4% in 2021 naar 3,5% in 2022. Een pessimistischer scenario, rekening houdend met een nieuwe lockdown, zou het herstel slechts beperkt vertragen, met een geschatte werkloosheid 3,6% in 2022. In dat pessimistische scenario wordt een lagere groei van de Nederlandse economie verwacht: 3,3% groei in 2021 en 2,2% groei in 2022.

In haar Economisch Kwartaalbericht van september 2021 becijfert de Rabobank dat de regionale groei in 2021 zal variëren tussen 2,7% en 5,7%. Delft en Westland horen volgens dit bericht bij de regio's die naar verwachting het hardst zullen groeien. De Rabobank benadrukt de grote verschillen tussen sectoren: de industrie, de handel en de zorg zijn bijvoorbeeld weer op stoom, maar andere sectoren, zoals de horeca, herstellen dit jaar nog niet van de crisis. Vanwege deze grote sectorale groeiverschillen en regionale verschillen in de sectorstructuur, maar ook specifieke regionale omstandigheden, zullen ook de regionale groeicijfers naar verwachting aanzienlijk verschillen.

Voor de samenwerking binnen de MRDH heeft de pandemie vanwege het niet fysiek samen kunnen komen voor sommige projecten een vertragende werking. Daarom zijn op verzoek van gemeenten een aantal projecten die een bijdrage ontvangen van de MRDH verlengd. Binnen de doelstelling Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt loopt de uitvoering van het plan regionale campusondersteuning 2021-2022 goed, maar is er wel vertraging ontstaan bij het aanstellen van twee connectoren/ambassadeurs vanwege corona. Het niet fysiek kunnen bezoeken van campuslocaties vormt hierbij een belemmering. Nu de coronabeperkingen sterk zijn afgenomen, zal de eerste connector/ambassadeur naar verwachting per 1 januari a.s. starten. Of er een tweede connector/ambassadeur nodig zal zijn, zal blijken uit de verdere inventarisatie naar de vraag en behoeftes vanuit de campussen door de connector/ambassadeur.

Tegelijkertijd zijn er een aantal positieve trends en ontwikkelingen. Zo is er sprake van een versnelde digitalisering, versterking van regionale productieketens en innovaties in de zorg. Om het momentum te benutten wordt er in 2020 en 2021 gewerkt aan een pakket van projecten, onder de noemer Sterker uit de crisis. Deze projecten dragen zowel bij aan het economisch herstel als aan de transitie naar de nieuwe economie. Ze dragen bij aan de digitalisering van het midden- en kleinbedrijf, zorgtechnologie, productiesoevereiniteit in de maakindustrie en een leven lang ontwikkelen.

3. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2021 (euro's)	Begroting 2021	Begroting 2021	Begrotings- wijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	566.600.777	562.925.556	-3.675.221
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	173.451.182	114.913.501	-58.537.681
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.156.184	6.156.184	0
Overhead	6.679.240	6.679.240	0
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	752.887.383	690.674.481	-62.212.902
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	567.727.500	564.052.279	-3.675.221
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	173.451.182	114.913.501	-58.537.681
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.122.118	5.122.118	0
Overhead	6.679.240	6.679.240	0
Totaal	752.980.040	690.767.138	-62.212.902
Saldo van baten en lasten	92.657	92.657	0
Toevoeging aan reserves	-1.126.723	-1.126.723	0
Onttrekking aan reserves	1.034.066	1.034.066	0
Resultaat	0	0	0

Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) daalt met € 62,2 miljoen, van € 752,9 miljoen naar € 690,7 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer heeft o.a. te maken met het vaststellen van subsidies over voorgaande jaren en het extra verlenen van subsidies aan concessiehouders teneinde hen in de gelegenheid te stellen een nulrendement te kunnen realiseren. Deze verleningen hebben geen effect op de meerjarenbegroting.

Voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer gaat het vooral om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare projectbudgetten. Vertragingen (bijvoorbeeld "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) projecten) en het te optimistisch plannen van projecten, zoals metropolitane fietsroutes (MFR) en de instroom nieuwe trams Haagse regio (INTHR), zijn de voornaamste redenen. Daarnaast is een deel van de eerder aangemelde projecten (programma kleine projecten) niet aangevraagd of doorgeschoven.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2021 worden in hoofdstuk 4 per programma nader toegelicht.

Saldo van baten en lasten tweede begrotingswijziging 2021

Het positieve saldo van baten en lasten blijft, ondanks de daling van het begrotingstotaal, ongewijzigd. Tegenover de daling van de lasten wordt een even grote daling van de baten begroot.

4. Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

In deze Bestuursrapportage wordt met betrekking tot de voortgang van in 2021 te realiseren activiteiten het zogenaamde "stoplicht-model" gehanteerd. Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de Begroting 2021 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is medio september 2021.

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 2021 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 2021 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2020 vastgestelde begroting 2021 na 1^e wijziging 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 uitvoeren ten behoeve van het verbeteren van de kwaliteit van OV-knooppunten (OV, fiets en ketenmobiliteit).		
Studies doen voor uitbreiding R-Net, onder meer op de corridor Ridderkerk-Rotterdam.		
Verkenning uitvoeren naar een regionale (OV-)bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID Den Haag).		De studie duurt vanwege een participatietraject en het mede daardoor wijzigen van de onderzoekscope langer dan initieel voorzien. Het BO MIRT in het najaar van 2022 is nu voorzien als besluitmoment.
Verkenning uitvoeren naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief A16, Algeracorridor Krimpen aan den IJssel - Capelle aan den IJssel.		
Continueren van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam.		
Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de lijn Leiden - Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).		Het startbesluit van de verkenning is genomen door de Programmaraad MoVe. De daadwerkelijke start van de verkenning wacht op toekenning van middelen uit het Nationaal Groeifonds, verwacht in Q1 2022.
Planstudie uitvoeren 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.		
Opleveren van een verkenning en het starten van een planstudie voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor in Den Haag.		
Opleveren van de verkenning en het starten van een planstudie voor het vergroten van de capaciteit van het metronet in de regio Rotterdam, alsmede een plan voor ander tramnet.		
Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van de realisatie van de metropolitane fietsroutes, waaronder het verkennen van een tweede tranche metropolitane fietsroutes.		Er zijn zeven routes (1e en 2e tranche MFR) in verkenning. Er is vertraging in de ondertekening van de verschillende samenwerkingsovereenkomsten als gevolg van complexiteit in de routes. In de BcVa van oktober 2021 wordt de voortgang van het programma MFR besproken.
Bijdragen aan opstellen van het programma Korte Termijn Aanpak in kader van het MIRT-gebiedsprogramma MoVe.		
Voortgang bewaken van de uitvoering van het implementatieplan van de gegunde vervoerder(s) voor het Personenvervoer over Water.		

Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Samen met de gemeenten enkele lokale maatwerk initiatieven ('Mmmove!') op het gebied van openbaar vervoer ontwikkelen en realiseren.		
Het tarievenbeleid vernieuwen om reizigers gericht gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.		
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 het InnOVatiefonds.		
Samen met vervoerders innovaties starten op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.		
Een pakket van maatregelen uitvoeren (SMARD) op tenminste drie delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei ertoe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen, waaronder herinrichten van metrostellen en een scholen- en werkgeversaanpak, gericht op stimuleren reisgedrag buiten de spits.		

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn naar aanleiding van de afgeronde gebiedsuitwerking Voorne-Putten en vervolgstudies. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV netwerk.		
Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn naar aanleiding van de afgeronde gebiedsuitwerking Greenportcorridor 3.0 Westland en vervolgstudies. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV netwerk.		De ondertekening van het No-Regret pakket is voorzien voor het komende BO MIRT. De maatregelen voor de middellange en lange termijn krijgen een vervolgonderzoek in 2022 (onder ander waar het ov-maatregelen betreft).
De uitwerking van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. Deze uitwerking betreft maatregelen die nodig zijn om een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, waardoor grote investeringen in het wegennet worden voorkomen, met behoud van de doelen en eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.		
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, vervoerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid uitvoering geven aan bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.		

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Bevorderen van nieuwe informatietechnieken en data voor het benutten van bestaande infrastructuur (platooning, intelligente verkeerslichten, gerichte reisinformatie).		Er zijn initiatieven voor meer datagericht werken maar die komen door tekort aan menskracht en middelen bij gemeenten niet van de grond. In de digitaliseringsopgave gaan we gemeenten ondersteunen door standaard producten aan te bieden.
Inzet van slimmere verkeerslichtensystemen auto's, fiets, OV en vracht, met bijbehorende gezamenlijke prioritering.		De eerste pilots met uitrol van toepassingen laten zien dat implementatie veel werk van de wegbeheerders vergt. Talking Traffic is afgerond waar het de ombouw naar iVRI's betreft. Het daadwerkelijk inregelen van de iVRI voor verschillende doelgroepen moet nog gebeuren. Voorstel in Q1 2022 voor verlenging van het project.
Data inwinning (parkeren, snelheden, reisinfo) op orde krijgen en houden (digitaliseringsopgave).		
Slim en beter benutten van de bestaande infrastructuur door het stimuleren van bewustwording en blijvende gedragsverandering.		
Monitoring van UAB projecten en bijbehorende toepisen.		
Wegnemen van belemmeringen en bundeling initiatieven op kennis delen en schaalvoordelen behalen waaronder Krachtenbundeling Smart Mobility.		
Financiering en/of organisatorische ondersteuning van innovatietrajecten mobiliteit, zoals automatisch rijden en varen (RADD/RAS), innovatieprogramma's bij OV-bedrijven.		
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).		Realisatie is vertraagd als gevolg van corona en beperkt vliegverkeer. De pilot loopt door tot half 2022. De komende periode zullen meerdere functionaliteiten worden toegevoegd aan de app. Hierdoor wordt het steeds meer een volwaardige MaaS app waarin plannen, boeken en betalen mogelijk is. Met invoering van het nieuwe betalen (via telefoon, betaal- of creditcard) in het OV zal naar verwachting het openbaar

		vervoer ook beter en onder gelijkwaardige tarifiering worden geïntegreerd.
--	--	--

Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Programmamanagement regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.		
De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.		
Coördinatie van de uitvoering van verkeerseducatie in de regio. Nieuwe afspraken maken over het takenpakket ROV Zuid-Holland.		
Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.		
Bijdragen aan de uitvoering van de ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" waaronder het voortzetten van de MRDH-brede aanpak voor verkeerseducatie.		

Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Programmamanagement ten behoeve van het uitvoeren van het Regionaal programma duurzame mobiliteit.		
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 en voor OV-locaties langs de Hoekse Lijn en in het Middengebied, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.		
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de hiervoor genoemde locaties.		
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 2021	Begroting 2021	Begrotingswijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
Lasten:			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	4.977.500	4.977.500	0
Openbaar vervoer	4.850.000	4.850.000	0
Subsidie CROW Kp-VV	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	10.727.500	10.727.500	0
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	337.519.947	530.490.359	192.970.412
Beheer en onderhoud infra	203.125.891	7.057.283	-196.068.608
Subtotaal Exploitatie OV	540.645.838	537.547.642	-3.098.196
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	3.063.449	3.063.449	0
Subtotaal Apparaatslasten	3.063.449	3.063.449	0
<i>Financiering</i>			
Rente	12.163.990	11.586.965	-577.025
Subtotaal Financiering	12.163.990	11.586.965	-577.025
Totaal lasten	566.600.777	562.925.556	-3.675.221
Baten:			
Onttrekking fonds BIDU	413.537.055	410.747.008	-2.790.047
Rente	12.171.183	11.596.473	-574.710
Marktconformiteits-opslag	7.644.703	7.334.239	-310.464
Overige inkomsten	134.374.559	134.374.559	0
Totaal baten	567.727.500	564.052.279	-3.675.221
Saldo van baten en lasten	1.126.723	1.126.723	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-1.126.723	-1.126.723	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Concessies en Beheer en onderhoud infra

Met ingang van deze begrotingswijziging wordt voorgesteld 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. Voorgesteld wordt dan ook om dit onderscheid in de rapportages naar het bestuur achterwege te laten.

De per saldo verlaging van de lasten met € 3,1 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De vaststelling van de subsidie over het jaar 2019 van HTM geeft een voordelig resultaat in het jaar 2021 te zien van: Dit is geen vrij budget maar blijft geheel beschikbaar voor de concessie in de volgende jaren. De lagere subsidie wordt met name veroorzaakt doordat het vervangingsonderhoud en dagelijks onderhoud infra vertraagd is uitgevoerd voor een bedrag van € 3,2 miljoen en het dagelijks en groot onderhoud van de voertuigen vertraagd is uitgevoerd voor € 4,2 miljoen. Tevens zijn de uitgaven voor sociale veiligheid € 0,8 miljoen lager uitgevallen. Het lagere subsidiebedrag blijft beschikbaar voor de volgende jaren. Daarnaast is de aanvraag voor 2021 € 2,0 miljoen lager uitgevallen. Dit heeft HTM aangewend voor een hogere exploitatiesubsidie teneinde op een nul rendement in 2021 uit te komen.	-	10,2 miljoen
In 2021 heeft de afkoop van de Hoekselij voertuigen plaatsgevonden. De voertuigen waren reeds afgeleverd, de Hoekselij werd echter later dan gepland opgeleverd. Volgens afspraak zijn de voertuigen wel ingezet voor de lopende dienstregeling. De hiermee samenhangende kosten zijn door de MRDH vergoed voor een bedrag van € 2,2 miljoen. Dit bedrag is ten laste genomen van de post onvoorzien.	+	2,2 miljoen
De vaststelling van de subsidies voor de RET over 2016-2018 heeft plaatsgevonden in 2021. Hiervoor is een bijstelling noodzakelijk van: Dit is geen vrij budget maar blijft beschikbaar voor de concessie in de volgende jaren. De lagere subsidie wordt veroorzaakt door een vertraging in de uitvoering van dagelijks onderhoud railvoertuigen van € 1,9 miljoen, lagere kapitaallasten materieel van € 0,6 miljoen, een hogere uitgaaf van € 1,7 miljoen van het dagelijks onderhoud infrastructuur en een lagere uitgaaf van € 1,5 miljoen aan het vervangingsonderhoud infrastructuur, een lagere vaststelling voor de normkosten 2018 van € 0,8 miljoen in verband met definitieve indexen. Tevens heeft een bijstelling van de normopbrengsten plaatsgevonden van € 0,7 miljoen vanwege de bijstelling in de dienstregeling.	-	3,8 miljoen
De afrekening van RET RandstadRail over de jaren 2014-2016 heeft plaatsgevonden. Dit leidt tot een subsidiebijstelling, dit is vrij budget. Voorgesteld wordt deze vrijval aan te wenden voor de bekostiging van het transitieprogramma:	-	0,2 miljoen
De kosten van omrijden als gevolg van de werkzaamheden aan de Sint Sebastiaansbrug zijn verwerkt in de beschikking aan EBS, uitgaaf was gereserveerd in het onvoorzien. Daar is een vrijval geboekt.	+	1,4 miljoen
Voor de bus concessies zijn de definitieve indexen verwerkt in de subsidieverleningsbeschikkingen dit heeft een voordelig resultaat van: Deze vrijval is verwerkt in de post onvoorzien.	-	0,5 miljoen
HTM heeft voor de busconcessie een extra subsidie verkregen in verband met het kunnen behalen van een nulrendement. De bezuiniging die HTM hiervoor heeft aangeven valt in de jaren na 2021. Per saldo legt dit geen extra druk op de meerjarenbegroting	+	3,6 miljoen
RET Rail heeft een extra subsidie verkregen in verband met het kunnen behalen van een nulrendement. De bezuiniging die RET hiervoor heeft aangegeven valt deels in de jaren na 2021. Per saldo legt dit geen extra druk op de meerjarenbegroting	+	1,5 miljoen

RET Bus heeft een extra subsidie verkregen in verband met het kunnen behalen van een nulrendement. De bezuiniging die RET hiervoor heeft aangegeven valt deels in de jaren na 2021. Per saldo legt dit geen extra druk op de meerjarenbegroting	+	1,5 miljoen
HTM heeft voor de railconcessie een extra subsidie verkregen in verband met het kunnen behalen van een nulrendement. De bezuiniging die HTM hiervoor heeft aangegeven valt in de jaren na 2021. Per saldo legt dit geen extra druk op de meerjarenbegroting	+	4,6 miljoen
Er heeft een vrijval in de onvoorzien post plaatsgevonden die bovenstaand verklaard is.	-	3,2 miljoen
Totaal	-	3,1 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
Het realiseren van tramlijn 19B naar de TU Delft.		Het afronden van de inhoudelijk laatste open einden (inpassing tram op campus / straling- en trilling problematiek) vergt meer tijd. De planning richting eind 2022 staat hierdoor onder druk. Financieel blijft de realisatie binnen de kaders zoals besproken in de BcVa van juni 2021.
De verhoging van de capaciteit van RandstadRail tussen Den Haag Centraal en Leidschenveen en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid is in uitvoering.		Frequentieverhoging E-lijn en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid zijn in uitvoering. Er is vertraging in de oplevering. Het lopende testbedrijf valideert de gewenste functionaliteit van de keervoorziening nog niet. Het betreft vooral de stroomvoorziening. Een succesvolle validatie is voorwaardelijk voor (veilige) exploitatie. Tegelijk geldt dat door terugkerende reizigersaantallen een ingebruikname van de keervoorziening naar verwachting begin 2022 zeer gewenst is.
Het uitvoeren van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand.		
Het uitvoeren van de optimalisatie van het samenloopdeel RandstadRail.		
De reconstructie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam) is in uitvoering.		
Realiseren van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam.		
Realisatie haltevoorzieningen, fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstromingsmaatregelen R-net lijnen 403, 404, 456, 455, 170 en 173.		De realisatie voor de concessie Voorne-Putten en Rozenburg is grotendeels afgerond. Realisatie is nog verder aan te pakken voor de lijnen 455, 456 in 2022 en 173 voor resp. de concessie Haaglanden Streek en Rotterdam Bus.
Uitvoering kwaliteitsverbetering minimaal vijf OV-knooppunten.		Dit jaar komen 4 knooppunten in uitvoering te weten: busstation Zuidplein, fiets Rotterdam Centraal, fiets Capelsebrug en bus+fiets Rodenrijs. Daarnaast zijn er diverse knooppunten in de voorbereidingsfase (startnotities) die vanaf 2022 in uitvoering komen.
Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus is gereed.		
Het verbeteren van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets.		

<p>Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsrouten netwerk, te beginnen met de routes Greenport Westland-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker, Zoetermeer-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander en Voorne-Putten.</p>		<p>Er zijn zeven routes (1e en 2e tranche MFR) in verkenning. Er is vertraging in de ondertekening van de verschillende samenwerkingsovereenkomsten als gevolg van complexiteit van onder andere bouwwerken in de routes. In de BcVa van oktober 2021 staat de voortgang van het programma MFR geagendeerd.</p>
--	--	---

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
<p>Realisatie intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's).</p>		<p>De eerste pilots met uitrol van toepassingen laten zien dat implementatie veel werk van de wegbeheerders vergt. Talking Traffic is afgerond waar het de ombouw naar iVRI's betreft. Het daadwerkelijk inregelen van de iVRI voor verschillende doelgroepen moet nog gebeuren. Voorstel in Q1 2022 voor verlenging van het project.</p>
<p>De reconstructie IJsselmondseknop realiseren.</p>		
<p>Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor, op Voorne-Putten en in Westland.</p>		

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
<p>Het realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) op basis van een technisch en financieel haalbaar plan, zoals de shuttle bij Mall of the Netherlands in Leidschendam-Voorburg, in Zoetermeer, Schiedam LOAV en Rotterdam The Hague Airport.</p>		<p>De uitrol is vertraagd door de toelatingsprocedures rondom nieuwe voertuigen, corona, het realiseren van cofinanciering en de nodige technische uitdagingen (laatste betreft Rivium). Met als gevolg dat de uitrol van verbindingen later operationeel zijn. Voor sommige locaties is dat gezien de verminderde vraag geen probleem en is vertraging acceptabel. Andere mitigerende maatregelen zijn dat we de afgelopen periode het gesprek zijn aangegaan met de toelatende instanties voor een aantal locaties (Zoetermeer, Binckhorst, RTHA, Schiedam, Capelle).</p>
<p>Na Rotterdam The Hague Airport uitrollen van Mobility as a Service (MaaS) naar andere deelgebieden.</p>		
<p>Deelmobiliteit uitrollen als verbetering van de "last mile" naar woon- en werkgebieden.</p>		

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 regio.		
Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic, SchoolopSeef en dodehoek-lessen.		

4.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2021	Begroting 2021	Begrotingswijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
Lasten:			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	39.030.990	27.963.931	-11.067.059
Fiets- en ketenmobiliteit	35.618.693	19.618.352	-16.000.341
Verkeersveiligheid	17.591.189	12.105.633	-5.485.556
Subtotaal Verkeer	92.240.872	59.687.916	-32.552.956
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	79.858.989	53.874.264	-25.984.725
Subtotaal Openbaar vervoer	79.858.989	53.874.264	-25.984.725
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.351.321	1.351.321	0
Subtotaal Apparaatslasten	1.351.321	1.351.321	0
Totaal lasten	173.451.182	114.913.501	-58.537.681
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	163.821.308	109.500.773	-54.320.535
Overige inkomsten	9.629.874	5.412.728	-4.217.146
Totaal baten	173.451.182	114.913.501	-58.537.681
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Algemeen

Naast de grote projecten is het programma kleine projecten een belangrijk onderdeel van het programma infrastructuur en bevat projecten binnen alle categorieën van het programma.

Het programma kleine projecten IPVa zal in 2021 een forse onderschrijding laten zien ten opzichte van de oorspronkelijke aanmeldingen. Medio september 2021 is er een verwachte onderschrijding van € 14,5 miljoen. Een aantal van de oorzaken:

- Voor de SPUK-regeling verkeersveiligheid heeft het ministerie van IenW de toetsing van aanmeldingen gedaan waarbij de MRDH volgend was. De toetsing heeft geleid tot een onderschrijding van een € 1,9 miljoen aan bijdrage MRDH. Omdat de resultaten van de toetsing laat bekend waren, is deze onderschrijding niet eerder te melden.
- Een grote fietsenstalling (Treehouse) bij Rotterdam Centraal is vanwege contractuele afspraken met ene externe partij van de haak gevallen, waardoor € 3,4 miljoen niet wordt ingezet. Fietsenstalling Alexander is voor 2021 komen te vervallen en voor 2022 nieuw aangemeld.
- De gemeente Delft heeft om diverse redenen geen subsidie kunnen aanvragen voor drie projecten van in totaal € 0,8 miljoen, welke zijn doorgeschoven naar 2022.
- Provincie Zuid-Holland trekt twee subsidies voor fietsprojecten in. Per saldo is er een vrijval van € 1,1 miljoen op provinciale projecten.
- Dit jaar worden de meeste subsidiebeschikkingen aan De Verkeersonderneming vastgesteld en wordt een laatste subsidie beschikt. Dit gaat leiden tot een fors overschot.

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 11,1 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De uitrol van "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) projecten is vertraagd, wat leidt tot een lagere realisatie in 2021. Eind 2021 zal het programma (financieel) worden geactualiseerd en aan het bestuur worden voorgelegd. De inhoudelijke voortgang is reeds in juni aan het bestuur gepresenteerd.	-	6,6 miljoen
Het programma Intelligente Transport Systemen (ITS) loopt af in 2021. Qua aanvragen zijn er voldoende projecten, alleen loopt de realisatie achter op de eerdere verwachting, waardoor een deel doorschuift naar 2022.	-	0,3 miljoen
Diverse mutaties bij de openstaande subsidies leiden tot lagere bestedingen. Dit komt enerzijds door projecten waarvan de aanvragen begin 2021 nog in behandeling waren gedekt worden vanuit de Korte Termijn Aanpak (KTA). Anderzijds vindt in 2021 de afrekening plaats van nog openstaande verplichtingen van de Verkeersonderneming. Een aantal van deze verleningen wordt fors lager vastgesteld, wat leidt tot minder bestedingen dan gepland.	-	4,2 miljoen
Totaal	-	€ 11,1 miljoen

Fiets- en ketenmobiliteit

De lagere verwachte bestedingen van € 16,0 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
Na het bestuurlijk laten vaststellen van de Metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam zijn de voorbereidingen voor de realisatie gestart. Alleen de daadwerkelijke realisatie is nog niet gestart, waardoor de beschikbare reserveringen voor realisatie één jaar naar achter schuiven.	-	6,1 miljoen
Eind 2020 is er voor de realisatie van de andere Metropolitane fietsroutes ook een reservering getroffen. In 2021 zullen de andere routes nog niet starten waardoor deze reservering voor realisatie doorschuift naar 2022.	-	0,7 miljoen
Fietsprojecten die onderdeel zijn van het programma kleine projecten leiden tot lagere bestedingen. Dit komt door: - Een deel van de aanmeldingen voor 2021 wordt niet aangevraagd. Dat komt grotendeels door capaciteitsgebrek bij gemeenten en leidt tot latere aanvragen. Daarnaast wordt een grote fietsenstalling bij Centraal Station Rotterdam definitief niet gerealiseerd en vervalst. - De projecten die wel zijn aangevraagd en beschikt leiden nog niet tot realisatie in 2021. De verwachte realisatie was te optimistisch ingeschat voor 2021. Om dit in de toekomst te voorkomen wordt bij het verlenen van subsidies kritischer gekeken naar in welk jaar de verwachte realisatie wordt opgenomen.	-	9,2 miljoen
Totaal	-	€ 16,0 miljoen

Verkeersveiligheid

De lagere verwachte bestedingen van € 5,5 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
Verkeersveiligheidsprojecten die onderdeel zijn van het programma kleine projecten leiden tot lagere bestedingen. Dit komt door: - Een deel van de aanmeldingen voor 2021 worden niet aangevraagd. In alle gevallen is de oorzaak capaciteitsgebrek bij de wegbeheerders, en verschuiven de subsidieaanvragen een jaar. Verder zijn niet aanmeldingen voor de SPUK-regeling verkeersveiligheid gehonoreerd. - De projecten die wel zijn aangevraagd en beschikt leiden nog niet tot realisatie in 2021. De verwacht realisatie was te optimistisch ingeschat voor 2021. Om dit	-	5,5 miljoen

in de toekomst te voorkomen wordt bij het verlenen van subsidies kritischer gekeken naar in welk jaar de verwachte realisatie wordt opgenomen.		
Totaal	-	€ 5,5 miljoen

Netwerk openbaar vervoer

De lagere verwachte bestedingen van € 26,0 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De verwachte realisatie van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) in 2021 valt lager uit. De bijstelling is het gevolg van voortschrijdend inzicht over de verwachte realisatie van de deelprojecten. Sinds de eerste inschatting bij het programma besluit door het bestuur zijn er meer projecten uitgewerkt in voorlopige- en definitieve ontwerpen met bijbehorende ramingen. Dit leidt tot een beter inzicht in wanneer en voor hoeveel de realisatie van deelprojecten gaat plaatsvinden. Het gaat hier om verschuivingen van budget over jaren, maar niet om een aanpassing van het totale budget.	-	15,0 miljoen
Voor het gedeelte van Lijn 1 dat geen onderdeel uitmaakt van Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) zijn vorig jaar al extra lasten genomen, dit wordt nu technisch gecorrigeerd.	-	3,5 miljoen
De realisatie van het R-net programma is vertraagd o.a. doordat de opdracht aan de HTM voor het aanpassen vanabri's en het plaatsen van DRIS'en is vertraagd. Als gevolg van een lopende discussie over route-aanpassingen op een deel van het traject zijn de werkzaamheden nog niet gestart. Verder heeft de Provincie Zuid-Holland subsidie voor de busbaan langs de Groene Kruisweg gekregen. Dit project is nog niet opgestart.	-	1,8 miljoen
De verwachte start van de realisatie van de OV knoop Nissewaard is doorgeschoven naar 2022.	-	2,0 miljoen
Begin 2021 was de verwachting dat het project System sprong in 2021 zou worden afgerond. Deze verwachting is bijgesteld en de uitvoeringsperiode loopt door tot 2022, waardoor de lasten in 2021 dalen.	-	5,5 miljoen
Het project Hart van Zuid wordt in de tweede helft van 2021 beschikt. Ondanks dat de beschikking later werd verstrekt dan verwacht, is het project wel al in uitvoering in 2021. Daarom worden meer lasten genomen in 2021 dan eerder geprognosticeerd.	+	7,8 miljoen
Voor het project zonnepanelen op metrostations blijken toch minder stations in aanmerking te komen voor het plaatsen van zonnepanelen dan eerder gedacht. In 2021 wordt nog wel onderzoek gedaan naar een aantal stations, maar dit betekent wel minder lasten in 2021 dan eerder verwacht.	-	1,3 miljoen
Het project Mobiliteitsverbetering Algeracorrridor fase 1 en 2 (grote Kruising) wordt niet geheel in 2021 gerealiseerd en een deel van de realisatie schuift door naar 2022.	-	2,8 miljoen
Diverse kleine mutaties binnen de kleine OV projecten.	-	1,9 miljoen
Totaal	-	€ 26,0 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

In 2021 ontvangt de MRDH een bijdrage van het Rijk voor specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen (€ 5,4 miljoen). Daarnaast houdt de MRDH rekening met een bijdrage van

€ 4,2 miljoen van de HTM. Vorig jaar is deze bijdrage reeds als baat opgenomen, wat leidt tot een technische correctie van de verwachte overige inkomsten in 2021.

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 te bieden hebben.		<p>Het in 2021 gestarte innovatieprogramma AgriTech loopt vertraging op. Er is meer tijd en aandacht nodig voor het opzetten en begeleiden van projectconsortia in aanloop naar de indiening van een aanvraag voor financiële ondersteuning.</p> <p>Ook de projectduur van het programma Zorgtech is verlengd. Door de coronacrisis en de druk die dit heeft veroorzaakt binnen de zorgsector hebben de projecten die vanuit het innovatieprogramma opgepakt zijn vertraging opgelopen. Naast de beperkingen van het fysiek samenkomen, ervaren projectconsortia veel vertraging in de uitvoering van hun projecten. Door restricties in toegang tot zorginstellingen en de beperkte tijd in zorginstellingen om met de 'nieuwe innovaties' serieus aan de slag te gaan (doordat prioriteit gegeven moet worden aan corona en het zoveel mogelijk doorgang vinden van de reguliere zorg), treedt in de voortgang van deze projecten begrijpelijk vertraging op. Daarnaast heeft het voorbereiden van de ronde voor het sociaal domein ook tijd gekost, die niet ingecalculeerd was in de oorspronkelijke projectopdracht en legt 'corona' ook bij gemeenten beslag op de ambtelijke capaciteit, waardoor het meer tijd kost om 'meedenkkracht' te organiseren.</p>
Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.		
Gemeenten ondersteunen bij het ontwikkelen van een aanpak voor een toekomstbestendig breed MKB.		

Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Met zowel netwerkbijeenkomsten voor gemeenten en onderwijsinstellingen als ondersteuning bij het nog beter laten functioneren van campussen wordt		De uitvoering van het plan regionale campusondersteuning 2021-2022 loopt goed, maar is er wel vertraging

<p>bijgedragen aan een betere aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.</p>		<p>ontstaan bij het aanstellen van twee connectoren/ambassadeurs vanwege corona. Hun rol is om actief de verbinding met bedrijven te leggen en de communicatie met en over de campussen vorm te geven. Het niet fysiek kunnen bezoeken van campuslocaties vormt hierbij een belemmering. Nu de coronabeperkingen sterk zijn afgenomen, zal de eerste connector/ambassadeur naar verwachting per 1 januari a.s. starten. Of er een tweede connector/ambassadeur nodig zal zijn, zal blijken uit de verdere inventarisatie naar de vraag en behoeftes vanuit de campussen door de connector/ambassadeur.</p>
--	--	--

Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
<p>Onderhouden en verder uitbreiden van het kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio. 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.</p>		
<p>Verbinden van experimenteellocaties digitalisering en 5G, zoals het Delft on Internet of Things fieldlab, het Living Lab Scheveningen en het Living Lab Sensible Sensor Reyeroord. Daarbij zorgen we ook dat resultaten uit deze projecten regionaal gedeeld worden.</p>		

Doelstelling: Ruimte om te werken

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

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.		
Faciliteren 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 en voor OV-locaties langs de Hoekse Lijn en in het Middengebied, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.		
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de hiervoor genoemde locaties.		

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 2021		Begrotingswijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	4.022.798	4.022.798	0
Subtotaal InnovationQuarter	872.500	872.500	0
Subtotaal YES!Delft	285.000	285.000	0
Subtotaal directe kosten personeel	975.886	975.886	0
Totaal lasten	6.156.184	6.156.184	0
Baten:			
Inwonerbijdrage	5.084.618	5.084.618	0
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	37.500	37.500	0
Totaal baten	5.122.118	5.122.118	0
Saldo van baten en lasten	-1.034.066	-1.034.066	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	1.034.066	1.034.066	0
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten en baten

Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

5. Overhead en vennootschapsbelasting

5.1 Overhead

Overhead (euro's)	Begroting 2021	Begroting 2021	Begrotings- wijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
Lasten:			
Personele overhead Va	2.861.983	2.861.983	0
Materiële overhead Va	2.400.800	2.400.800	0
Totaal Overhead Va	5.262.783	5.262.783	0
Personele overhead EV	816.257	816.257	0
Materiële overhead EV	600.200	600.200	0
Totaal Overhead EV	1.416.457	1.416.457	0
Totaal lasten overhead	6.679.240	6.679.240	0

(euro's)	2021	2021	wijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
Onttrekking fonds BDU	5.262.783	5.262.783	0
Inwonerbijdrage EV	1.416.457	1.416.457	0
Totaal dekkingsbronnen Overhead	6.679.240	6.679.240	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	Begroting	Begrotings-
	2021	2021	wijzigingen
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2021-2
Lasten:			
Rente OV-bedrijven	12.163.990	11.586.965	-577.025
Totaal	12.163.990	11.586.965	-577.025
Baten			
Rente OV-bedrijven	12.171.183	11.596.473	-574.710
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.644.703	7.334.239	-310.464
Totaal	19.815.886	18.930.712	-885.174
Saldo van baten en lasten	7.651.896	7.343.747	-308.149
Dotatie (-) / onttrekking risicoreserve financiering	-1.126.723	-1.126.723	0
Resultaat	6.525.173	6.217.024	-308.149

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote lasten dalen met € 0,6 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat de financieringsbehoefte van de OV bedrijven iets lager is dan eerdere verwachtingen. De MRDH heeft voor deze behoefte leningen aangetrokken en maakt daardoor minder rente kosten.

Baten

De begrote baten dalen met € 0,9 miljoen. Voor € 0,6 miljoen wordt dit veroorzaakt door de financieringsbehoefte van de OV bedrijven. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt op grond van het Treasurystatuut en de Verordening bussenleningen een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht bij de OV bedrijven. De in rekening te brengen opslag daalt naar verwachting met € 0,3 miljoen vanwege de lagere financieringsbehoefte van de OV bedrijven.

Resultaat

Door de mutatie in de baten en lasten wordt het resultaat op de Treasuryfunctie € 0,3 miljoen nadeliger. De bijdrage vanuit de Treasuryfunctie aan het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer wordt hierdoor lager. Deze lagere bijdrage wordt binnen het programma gecompenseerd door een hogere bijdrage uit het fonds Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU).

Het lagere resultaat op de Treasuryfunctie wordt niet gecompenseerd door een verlaging van de dotatie aan de Risicoreserve financiering, omdat met een lagere dotatie dan de huidige € 1,1 miljoen de ondergrens (€ 27,0 miljoen) van de Risicoreserve financiering niet bereikt wordt. 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 (hierna Vpb) voor zover zij voor een van haar activiteiten een onderneming drijft. De MRDH heeft hiervoor grondig onderzoek verricht (in samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag) en heeft het standpunt ingenomen 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 'Treasury functie'¹ (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten 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 haar 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 er voor 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 Treasury functie als aparte activiteit.

Gemiddeld bedraagt de marktconformiteits-opslag ongeveer € 7 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 € 1,75 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH heeft dan ook bezwaar aangetekend 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. Inmiddels zijn de aanslagen voor de jaren 2016 tot en met 2020 ontvangen en betaald. Ter voorkoming van het oplopen van de belastingrente neemt de MRDH met ingang van het jaar 2018 de betreffende bedragen reeds in de aangifte op en betaalt de aanslagen die daarop volgen. Zoals aangegeven zal steeds bezwaar worden aangetekend.

6.3 Onderhoud kapitaalgoederen

Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden.

In 2019 is er geïnvesteerd in nieuwe bureaustoelen, nieuw meubilair in een aantal vergaderruimtes en het terras. Voor de jaren 2020 en 2021 werden er gefaseerde investeringen verwacht in het kader van telefonie, het vervangen van bureaus en nieuw meubilair in de nog niet aangepakte vergaderruimtes.

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 zullen met dit standpunt van de Rijksbelastingdienst te maken kunnen krijgen.

In verband met het Covid-19 virus hebben er in 2020 geen investeringen plaats gevonden. De MRDH vond het enerzijds raadzaam om te wachten op de ontwikkelingen omtrent het Covid-19 virus en anderzijds om te kijken naar een nieuwe manier van werken na het virus. Met behulp van een externe partner heeft dit geleid tot een nieuw huisvestingsconcept, genaamd: Nu en Toekomstig werken (NeT-werken). Dit huisvestingsconcept biedt een toekomstbestendige en duurzame huisvesting die de medewerkers van de MRDH-organisatie optimaal ondersteunt in het werk. Het kantoor wordt een flexibele, inspirerende plek die in het teken staat van verbinding met elkaar zoeken, ontmoeten en samenwerken. Daarnaast biedt het concept de mogelijkheid om hybride te werken voor een optimale werk-privé balans. De planning is om binnen de huidige investeringsbudgetten in 2021 en 2022 te investeren in dit nieuwe huisvestingsconcept. In het kader van duurzaamheid zal er rekening worden gehouden met maximaal hergebruik van het huidige meubilair.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT (hardware) in 3 jaar.

Het investeringsbudget en de bijbehorende meerjarige kapitaallast (afschrijving) waren in de begroting 2021 als volgt opgenomen:

Investering	Investeringsbedrag	2020	2021	2022	2023	2024
Meubilair	244.000	106.000	138.000			
ICT	45.000		45.000			
Kapitaallast						
Meubilair		5.300	17.500	24.400	24.400	24.400
ICT			7.500	15.000	15.000	7.500
Kapitaallast						
Overige materiele vaste activa		79.222	57.285	50.430	50.430	50.430

De investering en kapitaallast wordt:

Investering	Investeringsbedrag	2020	2021	2022	2023	2024
Meubilair	244.000		40.000	204.000		
ICT	45.000			45.000		
Kapitaallast						
Meubilair			2.000	14.200	24.400	24.400
ICT				7.500	15.000	15.000
Kapitaallast						
Overige materiele vaste activa			57.285	50.430	50.430	50.430

Het investeringsbudget als geheel wijzigt dus niet, alleen de jaarschijven wijzigen. De jaarlijkse kapitaallasten (afschrijving) komen ten laste van de materiële apparaatslastenbegroting (onderdeel huisvesting/ facilitaire zaken). Deze lasten passen binnen de begroting zoals in het huidige meerjarencader voor de apparaatslasten is opgenomen.

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 november 2021;

b e s l u i t :

1. Kennis te nemen van de 2^e Bestuursrapportage 2021;
2. De in de 2^e Bestuursrapportage 2021 opgenomen 2^e begrotingswijziging 2021 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 10 december 2021 van het algemeen bestuur.

de secretaris,
CHRISTEL MOURIK

de voorzitter,
JAN VAN ZANEN

Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de Jaarrekening 2020 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2021 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2020	Raming toevoeging 2021	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021
Reserves				
Reserve Weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	4.233.050	0	1.034.066	3.198.984
Risicoreserve financieringen	25.873.277	1.126.723	0	27.000.000
Subtotaal reserves	30.206.327	1.126.723	1.034.066	30.298.984
Fondsen				
BDU	131.010.634	537.548.603	525.510.564	143.048.673
Subtotaal fondsen	131.010.634	537.548.603	525.510.564	143.048.673
TOTAAL-GENERAAL	161.216.961	638.675.326	526.544.630	173.347.657

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve EV

Betreft de toevoeging aan de exploitatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 4 (programma 3).

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 2021 is de geraamde toevoeging met € 0,2 miljoen gedaald. De daling is in de 1^e Bestuursrapportage MRDH 2021 verwerkt.

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2020) vermeerderd met de verkregen indexatie van 2,164%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 410.747.008)
- Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 109.500.773)
- Overhead (€ 5.262.783)

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 2021 per taakveld (euro's)	Begroting 2021		Begrotings- wijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
<i>Lasten per programma</i>			
2.1 Verkeer en vervoer	99.019.693	66.466.737	-32.552.956
2.5 Openbaar vervoer	628.868.276	599.785.355	-29.082.921
0.5 Treasury	12.163.990	11.586.965	-577.025
3.1 Economisch Vestigingsklimaat	6.156.184	6.156.184	0
0.4 Overhead	6.679.240	6.679.240	0
Totaal	752.887.383	690.674.481	-62.212.902
<i>Baten per programma</i>			
2.1 Verkeer en vervoer	99.019.693	66.466.737	-32.552.956
2.5 Openbaar vervoer	622.343.103	593.568.331	-28.774.772
0.5 Treasury	19.815.886	18.930.712	-885.174
3.1 Economisch Vestigingsklimaat	5.122.118	5.122.118	0
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.679.240	6.679.240	0
Totaal	752.980.040	690.767.138	-62.212.902
Saldo van baten en lasten	92.657	92.657	0
Toevoeging aan reserves	-1.126.723	-1.126.723	0
Onttrekking aan reserves	1.034.066	1.034.066	0
Resultaat	0	0	0

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

Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

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 2021	Begroting 2021	Begrotings- wijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
<i>Incidentele lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	129.470.723	129.470.723	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	20.089.105	15.541.959	-4.547.146
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0
Overhead	0	0	0
Totaal	149.559.828	145.012.682	-4.547.146
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	128.344.000	128.344.000	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	20.089.105	15.541.959	-4.547.146
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	148.433.105	143.885.959	-4.547.146
Saldo van incidentele baten en lasten	1.126.723	1.126.723	0

Toelichting incidentele baten en lasten

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van Rijk, provincie en gemeenten en overige partijen. De specificatie is als volgt:

Project gefinancierd met incidentele bijdragen (euro's)	Begroting 2021	Begroting 2021	Begrotingswijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
<i>Incidentele baten</i>			
No Regret pakket CID Binckhorst	330.000	0	-330.000
Maatregelen Grote Kruising/Algera (onderdeel KTA Move 2020-2022)	4.132.231	4.132.231	0
Veilig Slim en Duurzaam	3.179.000	3.179.000	0
Afspraken werkgeversaanpak iktv Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	1.000.000	1.000.000	0
Pilot Maas	413.000	413.000	0
Fietssnelroutes	768.000	768.000	0
Studie Voorne-Putten	75.000	75.000	0
Digitalisering overheden	562.000	562.000	0
Spuk verkeersveiligheidsmaatregelen	5.412.728	5.412.728	0
Lijn 1 bijdrage HTM Scheveningseweg	4.217.146	0	-4.217.146
Beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	128.344.000	128.344.000	0
Totaal	148.433.105	143.885.959	-4.547.146

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele lasten betreft de toevoeging aan de risicoreserve financieringen. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 6. Tevens is de beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021 (BVOV) verwerkt. In hoofdstuk 2 is de toelichting opgenomen.

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De uitvoering van de No-Regret maatregelen CID Binckhorst is nog niet van start gegaan, waardoor de verwachte incidentele baten (Rijksbijdrage) in 2021 zijn verlaagd met € 0,3 miljoen. De verwachte baten schuiven door naar 2022. De bijdrage voor Lijn 1 is eind 2020 reeds als baten genomen, dat wordt in deze rapportage gecorrigeerd.

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 2021	Begroting 2021	Begrotingswijzigingen 2021-2
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	
Saldo baten en lasten	92.657	92.657	0
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-92.657	-92.657	0
Begrotingssaldo na bestemming	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	1.126.723	1.126.723	0
Structureel begrotingssaldo	1.126.723	1.126.723	0



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3001 AA Rotterdam

088 5445 100

informatie@mrhd.nl

www.mrdh.nl

Datum

