



**METROPOOLREGIO  
ROTTERDAM DEN HAAG**



# INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
<b>2. SAMENVATTING BEGROTINGSWIJZIGING</b> .....	<b>4</b>
<b>3. PROGRAMMA'S</b> .....	<b>5</b>
3.1    PROGRAMMA EXPLOITATIE VERKEER EN OPENBAAR VERVOER .....	6
3.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	6
3.1.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	13
3.2    PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR VERKEER EN OPENBAAR VERVOER .....	15
3.2.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	15
3.2.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	17
3.3    PROGRAMMA ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT .....	19
3.3.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	19
3.3.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	21
<b>4. OVERHEAD EN VENNOOTSCHAPSBELASTING</b> .....	<b>23</b>
4.1    OVERHEAD .....	23
4.2    VENNOOTSCHAPSBELASTING .....	23
<b>5. PARAGRAFEN</b> .....	<b>24</b>
5.1    FINANCIERING .....	24
5.2    WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICO'S .....	24
5.3    BEDRIJFSVOERING.....	25
<b>6. BESLUIT</b> .....	<b>26</b>
<b>BIJLAGE 1 – STAAT VAN RESERVES EN FONDSSEN</b> .....	<b>28</b>

# 1. Inleiding

## **Algemeen**

Hierbij ontvangt u de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2019 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio september 2019 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 12 juli 2019 door het algemeen bestuur van de MRDH vastgestelde eerst gewijzigde begroting 2019. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de basis begroting 2019 weergegeven.

## **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 2e begrotingswijziging 2019 aan. In hoofdstuk 3 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een stoplichtenmodel gerapporteerd. In hoofdstuk 4 worden de afwijkingen op het gebied van Overhead en Vennootschapsbelasting toegelicht. De belangrijkste aandachtspunten en wijzigingen betreft paragrafen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. In bijlage 1 is de staat van Reserves en Fondsen opgenomen.

## 2. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2019 (euro's)	Begroting 2019	Begroting 2019	Begrotings- wijzigingen 2019-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	425.132.034	415.860.202	-9.271.832
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	333.969.395	380.797.548	46.828.153
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.133.518	5.217.867	84.349
Overhead	6.316.799	6.479.518	162.719
Onvoorzien	0		0
Totaal	770.551.746	808.355.136	37.803.390
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	432.377.180	422.597.410	-9.779.770
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	333.969.395	380.797.548	46.828.153
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.898.400	4.853.700	-44.700
Overhead	5.834.000	5.996.719	162.719
Totaal	777.078.975	814.245.378	37.166.403
Resultaat voor reservemutaties	6.527.229	5.890.242	-636.987
Toevoeging aan reserves	-7.245.146	-6.737.208	507.938
Onttrekking aan reserves	717.917	846.966	129.049
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Programmatotaal

Het begrotingstotaal stijgt met € 37,8 miljoen, de lasten stijgen van € 770,6 miljoen naar € 808,4 miljoen. Deze stijging wordt per saldo veroorzaakt door:

- lagere geraamde exploitatiekosten Openbaar vervoer (€ 9,3 miljoen) binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer;
- hogere geraamde projectkosten Verkeer (€ 65,1 miljoen) en lagere kosten investeringsprojecten Openbaar vervoer (€ 18,2 miljoen);
- verhoging van het programmabudget Economische Vestigingsklimaat (€ 0,08 miljoen) als gevolg van het opnieuw inzetten van vrijgevallen bijdragen aan gemeenten en de daling van de directe apparaatslasten;
- verhoging van de personele overhead (€ 0,2 miljoen) als gevolg van de organisatiewijziging waarbij de totale apparaatslasten zijn gedaald.

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

### Resultaat eerste begrotingswijziging 2019

Het positieve resultaat vóór bestemming daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 0,6 miljoen. Dit betreft:

- de verhoging met € 0,1 miljoen van het programma Economisch vestigingsklimaat, vanwege het opnieuw inzetten van vrijgevallen bijdragen aan gemeenten (meer lasten);
- de in rekening te brengen risico-opslag daalt naar verwachting met € 0,5 miljoen vanwege de in de tijd achterblijvende financieringsbehoefte van de OV bedrijven.

Dit resultaat wordt gedekt door:

- een onttrekking aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat van € 0,1 miljoen;
- een lagere toevoeging aan de Risicoreserve financieringen van € 0,5 miljoen.

### 3. Programma's

#### *Beleidsmatige afwijkingen*

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

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

Status	Betekenis
Groen	De activiteit wordt conform planning gerealiseerd.
Oranje	Het realiseren van de voor 2019 geplande activiteit loopt vertraging op.
Rood	De activiteit wordt <b>niet</b> meer gerealiseerd.

#### *Financiële afwijkingen*

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de begroting 2019 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2019 door het algemeen bestuur vastgestelde begroting 2019 na 1<sup>e</sup> wijziging is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.



### 3.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

#### 3.1.1 **Beleidsmatige voortgang**

##### Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

##### *Beleidsontwikkeling en –uitwerking*

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

##### *Monitoring en Modellen*

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

##### *Samenwerking*

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

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

### Wegenstructuur

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitwerken en uitvoeren van maatregelen ten gunste van de betrouwbaarheid van het wegennet, voortvloeiende uit de betrouwbaarheidsanalyses van 2017/2018.		Uitvoering van maatregelen vindt plaats in het eerste kwartaal van 2020. Onderdeel van de uitvoering is een goede data-analyse-aanpak ('Moving Traffic') waarmee goed inzicht gekregen wordt in de problematiek en de oplossingen.
Uitvoeren en afronden van de gebiedsuitwerking "Integrale gebiedsuitwerking voor de ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 Westland" en Bereikbaarheid Voorne-Putten.		
Regionale inbreng leveren in het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar de corridor Rotterdam-Antwerpen.		
Regionale inbreng leveren bij de planuitwerkingsfase van de A4-N14 Haaglanden en waar nodig bij de A20 Nieuwerkerk-Gouda bij de uitwerking door het Rijk;		
In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk doorlopen en afronden van de planuitwerkingsfase voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers;		Op 30 januari 2019 is door de gemeente Rijswijk, de gemeente Den Haag en de MRDH een bestuursovereenkomst gesloten over de oplossing voor de bekostiging Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan. In haar brief van 22 februari 2019 heeft de minister van IenW aangegeven niet in te stemmen met het verzoek om een bijdrage te verlenen aan de voorkeursoplossing vanuit het Infrastructuurfonds. Hiermee is een vraagstuk ontstaan over de financiering van het project. De MRDH voert met gemeenten Rijswijk en Den Haag gesprekken over de ontstane situatie.
In samenwerking met het Rijk, PZH en regiogemeenten uitvoeren, monitoren en waar nodig bijstellen van het adaptieve vervolgprogramma Aansluitingen HWN/OWN.		

## Verkeersmanagement en ITS

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
<p>Participeren in en mede financieren van BEREIK! t.b.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uitvoeren en bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties;</li> <li>- verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten;</li> <li>- afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen (RegioRegie).</li> <li>- uitvoeren van de regionale routekaart: data-visie en multimodaal tactisch kader.</li> </ul>		
Participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.		
<p>Invulling van het mede-opdrachtgeverschap van de exploitatie van de in 2017 aanbestede diensten uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg. Deze aanpak sluit aan bij Roadmap Next Economy. Dat betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- informerende toepassingen (snelheden, parkeren, incidenten, routes, etc.);</li> <li>- slim regelen van Verkeersregelininstallaties;</li> <li>- slimme betere prioriteitstelling voor doelgroepen zoals OV en fietsers.</li> </ul>		<p>Nog niet alle gebruikstoepassingen van Talking Traffic zijn operationeel.</p> <p>In Rotterdam en Delft worden proeven gedaan met het optimaliseren van kruispunten en de prioriteitstelling voor fiets, OV en vrachtverkeer. De proeven hebben nog niet geleid tot technisch werkende toepassingen.</p>
<p>Doorontwikkeling van de aanpak uit Beter Benutten vervolg in de aanpak slimme en duurzame mobiliteit gericht op: verdere uitbreiding van het aantal slimme verkeerslichten, uitrol van de slimme (netwerk) regelingen, uitrol prioriterende diensten. Verdere uitrol van bevorderen goed rijgedrag voor doorstroming en duurzaamheden. Stimuleren van gebruik van de diensten.</p>		De productie van de slimme verkeerslichten (iVRI's) is vertraagd bij de leveranciers. Dit schuift naar verwachting door naar 2020.
Doorontwikkeling fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile en de diverse ontwikkellocaties daarin in samenwerking met InnovationQuarter.		
Bijdragen aan (kennis)ontwikkeling van over kansen en gevolgen van zelfrijdend vervoer (onderzoeksprogramma SURF STAD) en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of <i>platooning</i> van vrachtwagens).		

## Fietsnetwerk

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Samen met gemeenten en andere wegbeheerders voeren we in 2019 tenminste twee trajectstudies uit naar de realisatie van metropolitane routes. De uitkomsten daarvan leggen we vast in realisatieafspraken (Regionaal Investeringsprogramma).		In 2019 leveren we vijf trajectstudies (routekeuze en schetsontwerp op routeniveau) op. Het maken van de realisatieafspraken (uitvoeringsovereenkomsten) wordt begin 2020 verwacht.



Vanaf 2019 ondersteunen we gemeenten met een programmaproces gericht op een zichtbare kwaliteitsimpuls van dit netwerk.		
In 2019 participeren we tenminste in 1 onderzoek naar fietsgebruik en 1 onderzoek naar routekeuze.		

### Ketenmobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma fietsparkeren bij OV.		
Gaan verder met de uitvoering van het bestuursakkoord fietsparkeren bij stations in samenwerking met ProRail en maken afspraken met gemeenten en NS over uitvoering van pilots voor de exploitatie van de grote, bewaakte fietsenstallingen. Daardoor worden deze optimaal benut en worden de totale kosten van het fietsparkeren op die locaties geminimaliseerd.		Er worden geen pilots voor bewaakte stallingen opgestart in 2019. Er is nog geen overeenstemming tussen NS, ProRail en gemeenten.
We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma P+R bij OV-knooppunten.		
We maken afspraken met gemeenten over de kwaliteitsverbetering op OV-knooppunten en stimuleren gemeenten tot het starten van alliantiegesprekken om samen met de stakeholders rond een knooppunt tot kwaliteitsverbetering te komen.		
We maken afspraken met de OV-bedrijven over een gezamenlijke promotie van ketenmobiliteit in combinatie met OV-gebruik.		Actie is vertraagd in afwachting van afronding Uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit op ov-knooppunten.

### Reisgedrag en logistiek

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

## Duurzame mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Stimuleren dat de maatregelen in de Actieagenda CO <sub>2</sub> -reductie verkeer MRDH (2018) worden uitgevoerd.		Vaststelling Actieagenda CO <sub>2</sub> -reductie is uitgesteld tot begin 2020. Uitvoering maatregelen naar verwachting vanaf 2020.
Vertaling van de duurzaamheidsambities in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel.		
Faciliteren van initiatieven gericht op CO <sub>2</sub> -reductie door afstemming en kennisdeling en het verkennen van (externe) bronnen van financiering (uit de markt en bij andere overheden).		

## Verkeersveiligheid

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

## Netwerk Openbaar Vervoer

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Nadere uitwerking van de in 2018 vastgestelde integrale OV-visies, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaalsprong OV Den Haag 2040 en Netwerkvisie RandstadRail in de driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer.		
Via de werkplaats Metropolaan OV, ruimte en Duurzaamheid van het gebiedsprogramma		

samen met het Rijk de maatregelen voor de spoorverbinding Den Haag-Rotterdam (van Leiden t/m Dordrecht) concretiseren in relatie tot de ambities voor lightrail op het hoofdspoor en de verstedelijking (inclusief de landschappelijke inpassing).		
Participeren in verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Dat zijn naar verwachting: <ul style="list-style-type: none"> <li>- MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam</li> <li>- MIRT-verkenning Den Haag CID-Binckhorst</li> <li>- regionale gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten, Zoetermeer, Westland.</li> </ul>		
Bijdragen aan aanpassing spooreplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam – Rotterdam.		
Naamswijziging station Delft Zuid naar station Delft Campus.		
Planstudie programma tram 2024 (nieuwe trams Den Haag, eventuele aanpassing tramlijnen en traminfra, nieuwe remise Rijswijk).		De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de eisen aan de nieuwe trams vastgesteld. Op een ander programmaonderdeel, de realisatie van een nieuwe remise, wordt een brede locatiestudie uitgevoerd met alle betrokken gemeenten. Over de aan te passen traminfrastructuur worden later dit jaar afspraken gemaakt tussen de gemeenten, HTM en MRDH.
Monitoring en evaluatie verschillende projecten, waaronder Netwerk Randstadrail (NRR) en andere gerealiseerde projecten.		

## Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur

### *Beleidsontwikkeling*

<b>Aangegeven inspanning/activiteit</b>	<b>Status</b>	<b>Toelichting bij afwijking</b>
Nadere uitwerking en deels uitvoering van nieuwe energieconcepten (besparen, opwekken, laadinfra) gerelateerd aan de OV-infrastructuur, zoals plaatsen van zonnepanelen op daken van lightrailhaltes en metrostations.		
Bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer.		Als basis voor verdere implementatie wordt een beleidslijn 'maatwerkvervoer' voorbereid.
Bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water.		
Realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.		
Nadere uitwerking geven aan het begin 2018 gepubliceerde onderzoek systeemknoppen OV, onder meer door nieuwe maatregelen ten		

aanzien van sociale veiligheid, tarieven, lijnvoering waarbij een meer doelmatige inzet, een betere functionerend mobiliteitssysteem en het vrijspelen van middelen uitgangspunten zijn.		
--	--	--

*Concessiebeheer/- management*

<b>Aangegeven inspanning/activiteit</b>	<b>Status</b>	<b>Toelichting bij afwijking</b>
Doelmatig en rechtmatig beheer van 2 rail concessies (HTM en RET), 4 bus concessies (RET, HTM, Connexxion en EBS) en enkele overige concessies/opdrachten zoals de parkshuttle, Fast Ferry en Regiotaxi Haaglanden.		
Begeleiding van het transitiepad zero-emissie voor zowel HTM als RET, wat moet leiden tot (gefaseerde) aanschaf van zero-emissie bussen.		
Implementatie van R-net als drager van het (H)OV netwerk en als onderdeel van ketenmobiliteit, meer specifiek optimalisatie OV en fiets.		
Verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen.		
Realisatie benchmark beheer en onderhoud, waarbij aanknopingspunten op verdere kostenreductie verder uitgewerkt worden in een voorstel voor een nieuwe taakstelling op de kosten voor onderhoud van zowel de railinfra als de railvoertuigen.		
Het nieuwe beslismodel, dat in 2018 met de gemeenten ontworpen wordt, doorvoeren voor het nieuwe vervoerplan 2020. Financieel geldt daarbij de insteek dat dit plan minimaal gelijk dan wel lager uitpakt dan 2019.		

### 3.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotingswijzigingen 2019-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
<b>Lasten:</b>			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	5.300.000	5.300.000	0
Openbaar vervoer	5.300.000	5.300.000	0
<b>Subtotaal Beleid en programmering</b>	<b>10.600.000</b>	<b>10.600.000</b>	<b>0</b>
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	204.001.348	198.712.757	-5.288.591
Beheer en onderhoud infra	191.423.573	188.710.253	-2.713.320
<b>Subtotaal Exploitatie OV</b>	<b>395.424.921</b>	<b>387.423.010</b>	<b>-8.001.911</b>
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	3.111.400	3.020.575	-90.825
<b>Subtotaal Apparaatslasten</b>	<b>3.111.400</b>	<b>3.020.575</b>	<b>-90.825</b>
<i>Financiering</i>			
Rente	15.995.713	14.816.618	-1.179.095
<b>Subtotaal Financiering</b>	<b>15.995.713</b>	<b>14.816.618</b>	<b>-1.179.095</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>425.132.034</b>	<b>415.860.202</b>	<b>-9.271.832</b>
<b>Baten:</b>			
Onttrekking fonds BDU	402.695.093	394.402.357	-8.292.736
Risico-opslag	7.245.146	6.737.208	-507.938
Rente	15.995.713	14.816.618	-1.179.095
Overige inkomsten	6.441.228	6.641.228	200.000
<b>Totaal baten</b>	<b>432.377.180</b>	<b>422.597.410</b>	<b>-9.779.770</b>
Resultaat voor reservemutaties	7.245.146	6.737.208	-507.938
Toevoeging risicoreserve financiering	-7.245.146	-6.737.208	507.938
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

##### **Lasten**

##### **Exploitatie openbaar vervoer**

Het totale programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer laat een positieve begrotingswijziging zien van € 8,0 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Concessies (voordelig resultaat van € 5,3 miljoen):

- de Railsubsidie van de HTM over 2017 is vastgesteld. Hieruit volgt een positief resultaat vanwege lagere onderhoudskosten materieel van € 4,3 miljoen. Dit is geen vrijval, maar blijft beschikbaar voor HTM binnen de tienjaarsbegroting van de concessie (verlaging);
- de Subsidie voor de busconcessie van HTMbuzz over 2017 is € 2,3 miljoen lager vastgesteld dan waarvoor gelden gereserveerd waren in de begroting 2019 (verlaging);
- de subsidie voor het mobilifoonsysteem van RET is vastgesteld op € 0,9 miljoen. De verplichting hiervoor was niet in de begroting 2019 opgenomen maar in eerdere jaren. Het bedrag wordt nu ter begroting gebracht (verhoging);
- de subsidie voor de busconcessie Haaglanden Regio over 2017 is € 0,3 miljoen hoger vastgesteld dan waarvoor gelden gereserveerd waren in de begroting 2019. Het bedrag wordt nu ter begroting gebracht (verhoging);
- de subsidie voor de busconcessie RET Bus over 2018 is € 0,1 miljoen hoger vastgesteld dan waarvoor gelden gereserveerd waren in de begroting 2019. Het bedrag wordt nu ter begroting gebracht (verhoging);



Beheer en onderhoud infra (voordelig resultaat van € 2,7 miljoen):

- de Railsubsidie voor beheer en onderhoud infra van RET over 2016 is € 1,0 miljoen lager vastgesteld dan waarvoor gelden gereserveerd waren in de begroting 2019 (verlaging);
- het dagelijks beheer en onderhoud infra van HTM over 2017 is € 6,3 miljoen lager vastgesteld dan waarvoor gelden gereserveerd waren in de begroting 2019. Dit is geen vrij te beschikken geld. Dit blijft beschikbaar voor HTM binnen de tienjaarsbegroting van de concessie (verlaging);
- het vervangingsonderhoud infra van HTM over 2017 is € 4,6 miljoen hoger vastgesteld dan waarvoor gelden gereserveerd waren in de begroting 2019. Dit is op zich geen overschrijding, maar een verschuiving van budget binnen de tienjaarsbegroting van de concessie van HTM (verhoging).

#### Apparaatslasten

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

#### Financiering

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

#### **Baten**

##### Onttrekking fonds BDU

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

##### Risico-opslag

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

##### Rente

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

##### Overige inkomsten

De MRDH heeft met het Havenbedrijf Rotterdam afspraken gemaakt over de exploitatie van een OV-verbinding tussen Brielle en het Transferium Maasvlakte en de bekostiging daarvan. Het betreft een driejarige periode (dienstregelingjaar 2019, 2020 en 2021). De bijdrage van het Havenbedrijf Rotterdam aan deze OV verbinding bedraagt in totaal € 0,5 miljoen. Voor 2019 gaat het om een bedrag van € 0,2 miljoen.

## 3.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

### 3.2.1 **Beleidsmatige voortgang**

#### Investeringsprogramma Vervoersautoriteit

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

#### 2. Netwerk openbaar vervoer

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

Financiële afwikkeling project ombouw Hoekse Lijn.		
Financiële bijdrage aan het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		
Realisatie R-net.		Realisatie R-net haltes en overige infrastructuur is gestart. Volledige realisatie via ingroeimodel en op basis van doelmatigheid.

#### Wegenstructuur

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

#### Fiets- en ketenmobiliteit

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

### 3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotingswijzigingen 2019-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
<b>Lasten:</b>			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	184.232.069	247.790.485	63.558.416
Fiets- en ketenmobiliteit	24.272.036	25.709.432	1.437.396
Verkeersveiligheid	11.814.408	11.921.021	106.613
<b>Subtotaal Verkeer</b>	<b>220.318.513</b>	<b>285.420.938</b>	<b>65.102.425</b>
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	112.194.182	93.986.839	-18.207.343
<b>Subtotaal Openbaar vervoer</b>	<b>112.194.182</b>	<b>93.986.839</b>	<b>-18.207.343</b>
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.456.700	1.389.771	-66.929
<b>Subtotaal Apparaatslasten</b>	<b>1.456.700</b>	<b>1.389.771</b>	<b>-66.929</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>333.969.395</b>	<b>380.797.548</b>	<b>46.828.153</b>
<b>Baten:</b>			
Onttrekking fonds BDU	244.726.021	244.312.699	-413.322
Overige inkomsten	89.243.374	136.484.849	47.241.475
<b>Totaal baten</b>	<b>333.969.395</b>	<b>380.797.548</b>	<b>46.828.153</b>
Resultaat voor reservemutaties	0	0	0
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

##### Lasten

##### Verkeer

##### *Verkeersmanagement en wegenstructuur*

Het project Nieuw Reijerwaard is vertraagd en bevindt zich nog in de uitwerkingsfase en zal in 2019 niet meer starten. De H6 weg is verder qua realisatie dan bij de 1e bestuursrapportage MRDH 2019 was ingeschat. De oplevering vindt plaats in het eerste kwartaal van 2020. Voor de Rotterdamsebaan wordt de realisatie hoger ingeschat dan de voorschotten die in 2019 worden verstrekt. De voorschotten worden pas verstrekt na de oplevering van de mijlpalen. Een aantal mijlpalen zullen eind 2019 grotendeels zijn gerealiseerd, waardoor conform het bestedingsbegrip de lasten in 2019 zullen worden genomen. Verder is het programma Korte Termijn Aanpak (KTA) 2019 verlaagd door vertraging bij de versnellingsmaatregelen OV, het project samenloopdeel RandstadRail en uitrol van iVRI's in de regio. Samengevat ziet de financiële vertaling er als volgt uit: (x € 1,0 miljoen):

Nieuw Reijerwaard	- 2,7
H6 weg	2,9
Rotterdamsebaan	68,0
KTA 2019	- 3,6
Saldo overige mutaties	- 1,1
	<hr/>
	63,5

##### *Fiets- en ketenmobiliteit*

De realisatie van het fietsviaduct bij de A4 verloopt sneller dan eerder ingeschat, waardoor in 2019 voor € 0,9 miljoen (verhoging) aan extra lasten wordt begroot. Daarnaast is voor € 1,0 miljoen (verlaging) aan aanmeldingen kleine projecten voor het IPVa 2019 omgezet in

subsidieverleningen en toegevoegd aan de openstaande verplichtingen. Op basis van de actualisatie van de stand van zaken van de openstaande verplichtingen wordt er in 2019 € 1,5 miljoen (verhoging) meer gerealiseerd dan eerder begroot.

#### Verkeersveiligheid

Er is voor € 0,9 miljoen (verlaging) aan aanmeldingen kleine verkeersveiligheidsprojecten voor het IPVa 2019 omgezet in subsidieverleningen en toegevoegd aan de openstaande verplichtingen. Op basis van de actualisatie van de stand van zaken van de openstaande verplichtingen wordt er op het gebied van verkeersveiligheid in 2019 € 1,0 miljoen (verhoging) meer gerealiseerd dan eerder begroot.

#### Openbaar vervoer

Het realisatiebesluit van het project samenloopdeel RandstadRail zal naar verwachting pas begin 2020 worden genomen. De maatregelen in het kader van het programma System sprong sneltram zijn vertraagd. In het tweede deel van 2019 zal de planning worden geactualiseerd. De uiteindelijke bedieningsovereenkomst Bleizo is lager uitgevallen dan was begroot. Na het opstellen van de bestuursovereenkomst voor het project Viersporigheid Schiedam zal de exacte planning bekend zijn. De verwachting is dat in 2019 geen financiële bijdrage meer wordt geleverd door de MRDH. De subsidieaanvraag voor het project Hart van Zuid zal in 2019 worden ingediend bij de MRDH, maar het project zal naar verwachting pas in 2020 starten. Het project Dijkzigt zal in 2019 worden afgerond, waardoor de resterende lasten in 2019 zullen worden genomen. Samengevat ziet de financiële vertaling er als volgt uit (x € 1,0 miljoen):

Samenloopdeel Randstadrail	- 2,0
System sprong sneltram	- 8,0
Bedieningsovereenkomst Bleizo	- 1,7
Viersporigheid Schiedam	- 2,5
Hart van Zuid	- 6,0
Dijkzigt	1,8
Saldo overige mutaties	0,2
	<hr/>
	- 18,2

#### Apparaatslasten

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

#### **Baten**

##### Onttrekking fonds BDU

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

##### Overige inkomsten

De extra baten van € 47,2 miljoen hebben betrekking op de Rotterdamsebaan. De voorschotten die het Rijk aan de MRDH verstrekt in 2019 zijn lager dan de verwachte werkelijke voortgang van het project. Ter dekking van deze hogere lasten neemt de MRDH een vordering op het Rijk op ter hoogte van het verschil.



### 3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

#### 3.3.1 **Beleidsmatige voortgang**

##### 1. Stimuleren van innovatie en economische groei

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

##### 2. Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
2.1 Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.		
2.2 Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio		

##### 3. Goede digitale connectiviteit

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
3.1 Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.		
3.2 Bijdragen aan het realiseren van projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland op The Green Village Delft/Campus TU Delft.		

##### 4. Ruimte om te werken

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

## 5. Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor

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

## 6. Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties

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

## 7. Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

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

### 3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotingswijzigingen 2019-2
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	
<b>Lasten:</b>			
Subtotaal programmakosten	3.131.518	3.267.425	135.907
Subtotaal InnovationQuarter	937.000	937.000	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.065.000	1.013.442	-51.558
<b>Totaal lasten</b>	<b>5.133.518</b>	<b>5.217.867</b>	<b>84.349</b>
<b>Baten:</b>			
Inwonersbijdrage	4.793.400	4.748.700	-44.700
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	60.000	60.000	0
Overige inkomensoverdrachten EU	45.000	45.000	0
<b>Totaal baten</b>	<b>4.898.400</b>	<b>4.853.700</b>	<b>-44.700</b>
Resultaat voor reservemutaties	-235.118	-364.167	-129.049
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	235.118	364.167	129.049
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

##### **Lasten**

##### **Programmakosten**

De begrote programmakosten stijgen met € 84.000.

Deze stijging wordt voor € 129.000 veroorzaakt door het opnieuw inzetten van vrijgevallen bijdragen aan gemeenten. De bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat kan op grond van de Bijdrageregeling bijdragen toekennen aan gemeentelijke projecten die bijdragen aan de ambities van het programma Economisch Vestigingsklimaat. Een aantal van de tot en met 2018 verleende bijdragen is in 2019 lager vastgesteld omdat er in de betreffende projecten minder projectkosten door de gemeenten waren gemaakt. Het gaat voornamelijk om lagere kosten voor projecten Next Generation Woonwijken en Middelgrote winkelgebieden. Totale vrijval bedraagt € 129.000. Dit bedrag maakt deel uit van de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat. Voorgesteld wordt om dit bedrag nu ter begroting te brengen en toe te voegen aan de programmakosten begroting 2019. De bestuurscommissie kan deze middelen dan in 2019 weer toekennen aan projectvoorstellen van gemeenten.

De resterende stijging van de programmakosten met € 7.000 is het gevolg van het beschikbaar komen van extra programmabudget door de daling van de totale apparaatslasten, binnen de beschikbare Inwonerbijdrage. Voor een toelichting op de daling van de totale apparaatslasten wordt verwezen naar de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 5.3).

##### **Directe kosten personeel**

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

##### **Baten**

Als gevolg van de extra lasten personele overhead Economisch vestigingsklimaat (zie hoofdstuk 4.1 Overhead en 5.3 Bedrijfsvoering) wordt een deel van de beschikbare inwonerbijdrage dat binnen het programma werd verantwoord, ingezet ter dekking van die extra lasten. Zodoende daalt de beschikbare Inwonerbijdrage binnen dit programma met € 45.000.

## **Reserves**

Zoals verantwoord onder de lasten is er sprake van vrijval als gevolg van lagere vaststellingen van tot en met 2018 verleende bijdragen aan gemeentelijke projecten. Dit niet bestede bedrag van € 129.000 is onderdeel van de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat.

Voorgesteld wordt om deze middelen opnieuw te begroten voor 2019 zodat de bestuurscommissie deze middelen in 2019 opnieuw kan toekennen aan projectvoorstellen van gemeenten. Ter dekking van deze lastenverhoging wordt de onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat voor het jaar 2019 verhoogd met € 129.000.

## 4. Overhead en vennootschapsbelasting

### 4.1 Overhead

Overhead (euro's)	Begroting 2019	Prognose 2019	Begrotings- wijzigingen
	na 1e Bestuursrapportage	2e Bestuursrapportage	2019-2
<b>Lasten:</b>			
Personele overhead Va	2.247.720	2.365.739	118.019
Materiële overhead Va	2.711.119	2.711.119	0
<b>Totaal Overhead Va</b>	<b>4.958.839</b>	<b>5.076.859</b>	<b>118.019</b>
Personele overhead EV	680.180	724.880	44.700
Materiële overhead EV	677.780	677.780	0
<b>Totaal Overhead EV</b>	<b>1.357.960</b>	<b>1.402.660</b>	<b>44.700</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>6.316.799</b>	<b>6.479.518</b>	<b>162.719</b>
<b>Baten:</b>			
Onttrekking fonds BDU	4.572.600	4.690.619	118.019
Inwonersbijdrage EV	1.261.400	1.306.100	44.700
<b>Totaal baten</b>	<b>5.834.000</b>	<b>5.996.719</b>	<b>162.719</b>
Resultaat voor reservemutaties	-482.799	-482.799	0
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverbetering	0	0	0
Onttrekking reserve interne kwaliteitsverbetering	482.799	482.799	0
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

#### **Lasten**

De stijging van de personele overheadkosten is het gevolg van een organisatiewijziging. De totale formatie van de organisatie is gedaald ten opzichte van de begroting 2019. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) zijn daarmee ook gedaald en worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 5.3).

### 4.2 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 5.2 Weerstandsvermogen en risico's.



## 5. Paragrafen

### 5.1 Financiering

Financieringsfunctie	Begroting	Prognose	Begrotings-
	2019	2019	wijzigingen
	na 1e Bestuursrapportage	na 2e Bestuursrapportage	2019-2
<b>Lasten</b>			
Rente OV-bedrijven	15.866.411	14.816.618	-1.049.793
Rente overbesteding	129.302	0	-129.302
<b>Totaal</b>	<b>15.995.713</b>	<b>14.816.618</b>	<b>-1.179.096</b>
<b>Baten</b>			
Rente OV-bedrijven	15.866.411	14.816.618	-1.049.793
Risico-opslag OV-bedrijven	7.245.146	6.737.208	-507.939
Te activeren rente overbesteding	129.302	0	-129.302
<b>Totaal</b>	<b>23.240.860</b>	<b>21.553.825</b>	<b>-1.687.034</b>
Resultaat voor reservemutaties	7.245.146	6.737.208	-507.939
Dotatie (-) /onttrekking risicoreserve financieringen	-7.245.146	-6.737.208	507.939
<b>Netto resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

##### **Lasten**

De begrote lasten dalen met € 1,2 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat de financieringsbehoefte van de OV bedrijven iets achter loopt bij de eerdere verwachting. De MRDH hoeft daarom ook iets later dan verwacht hiermee corresponderende leningen aan te trekken en maakt daardoor minder rente kosten. Ook is de lager dan verwachte rentestand van invloed op de verwachte rentekosten in 2019. Omdat in 2019 nog geen liquiditeitstekort als gevolg van overbesteding wordt verwacht, ontstaan in 2019 nog geen rentelasten voor dat onderdeel.

##### **Baten**

De begrote baten dalen met € 1,7 miljoen. Voor € 1,2 miljoen wordt dit veroorzaakt door de achterblijvende financieringsbehoefte van de OV bedrijven en het verwachte liquiditeitsoverschot (zie toelichting bij de lasten). Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt op grond van het Treasurystatuut en de Verordening bussenleningen een risico-opslag in rekening gebracht bij de OV bedrijven. De in rekening te brengen risico-opslag daalt naar verwachting met € 0,5 miljoen vanwege de achterblijvende financieringsbehoefte van de OV bedrijven.

##### **Reserves**

De dotatie aan de risicoreserve financieringen daalt met € 0,5 miljoen. Dit is een gevolg van de lagere risico-opslag die in 2019 in rekening wordt gebracht bij de OV bedrijven (zie toelichting baten). Deze daling heeft echter geen consequenties voor het bereiken van de ondergrens van de risicoreserve van € 27,0 miljoen in 2021.

### 5.2 Weerstandsvermogen en risico's

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. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst en op 20 augustus jl. heeft de Rijksbelastingdienst aangegeven binnen afzienbare termijn zijn standpunt per brief te zullen communiceren.

Mondeling heeft de Rijksbelastingdienst al aangegeven dat er volgens hem wel sprake is van belastingplicht bij de MRDH.

Het betreft hier voornamelijk de Treasury-activiteit (de uitgezette leningen bij de vervoerders) die vanwege de wettelijke marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening moet brengen, een plus laat zien die op dit moment wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. De verwachting is dat de reserve in 2021 € 27,0 miljoen zal bedragen, de ondergrens voor de op te bouwen risicoreserve. Dit zal dan ook het bedrag zijn waarover de Rijksbelastingdienst in beginsel Vpb over zal willen gaan heffen (maximaal 25% van € 27,0 miljoen). Ook over de reclameopbrengsten bij haltevoorzieningen zal de Rijksbelastingdienst per brief zijn standpunt communiceren.

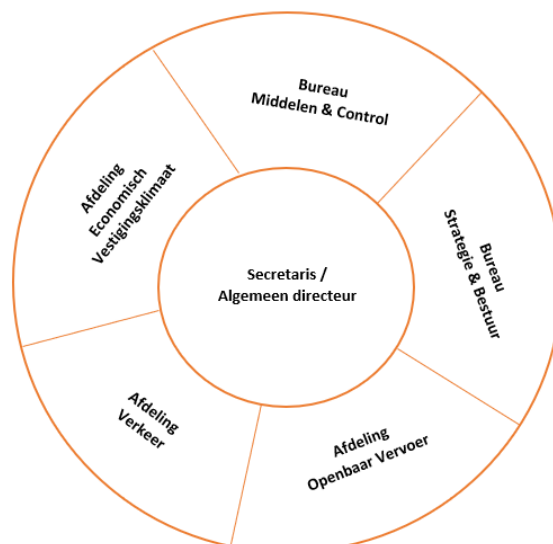
De MRDH is van mening dat er geen sprake is van belastingplicht en heeft dit tijdens de overleggen met de Rijksbelastingdienst onderbouwd kenbaar gemaakt.

De MRDH zal na de standpuntbepaling van de Rijkbelastingdienst het gebruikelijke ambtelijke traject blijven bewandelen en onderzoeken of een bestuurlijk traject moet worden ingezet. Tot het moment van een definitieve uitspraak leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH.

### 5.3 Bedrijfsvoering

Als gevolg van een organisatiewijziging is per 1 september 2019 het aantal fte gedaald met 0,8 ten opzichte van de begroting 2019. Per die datum kent de MRDH-organisatie een nieuwe topstructuur met een eenhoofdige directie. De functie van directeur Vervoersautoriteit is verdwenen en de functie van directeur Economisch Vestigingsklimaat is omgezet in een manager plek. De formatie voor secretaris-algemeen directeur is met 0,2 fte toegenomen. Twee staffuncties die direct onder de directeur Vervoersautoriteit waren ondergebracht zijn overgeheveld naar bureau strategie & bestuur (overhead). De werkzaamheden van deze twee functies zijn niet gewijzigd. De financiële vertaling van de nieuwe topstructuur leidt in 2019 tot een daling van de apparaatslasten met € 0,05 miljoen en zal in de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage 2020 en begroting 2021 meegenomen worden als structurele wijziging.

Daarnaast zijn in 2019, ten behoeve van de verdere stroomlijning en versteviging van het besluitvormingsproces, de bestuurszakenfuncties van de Vervoersautoriteit (2 fte) en Economisch Vestigingsklimaat (2 fte) overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur (overhead). En 2 fte financiële functies van de Vervoersautoriteit zijn overgeheveld naar bureau Middelen & Control (overhead) aangezien het zwaartepunt van deze werkzaamheden/ verantwoordelijkheden ligt op het vlak van Planning en Control. De werkzaamheden van deze functies zijn niet gewijzigd. Deze wijzigingen waren reeds structureel verwerkt in de begroting 2020 en worden nu verwerkt in de begroting 2019. Het organogram ziet er na deze wijziging als volgt uit:



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

Was kostenverdeling apparaatslasten 2019:			Kostenverdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	0,8	139.800			69.900		69.900
BMC en BSB	21,6	1.947.400			1.557.900		389.500
Vervoersautoriteit	56,0	5.188.000	3.111.400	1.456.700	619.900		
Economisch Vestigingsklimaat	12,0	1.285.800				1.065.000	220.800
<b>Totaal personele apparaatslasten</b>	<b>90,4</b>	<b>8.561.000</b>	<b>3.111.400</b>	<b>1.456.700</b>	<b>2.247.700</b>	<b>1.065.000</b>	<b>680.200</b>
<i>Materiële apparaatslasten</i>							
		2.906.100			2.324.900		581.200
<b>Totalen</b>		<b>11.467.100</b>	<b>3.111.400</b>	<b>1.456.700</b>	<b>4.572.600</b>	<b>1.065.000</b>	<b>1.261.400</b>

Wordt kostenverdeling apparaatslasten 2019:			Kostenverdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	155.232			77.616		77.616
BMC en BSB	29,6	2.177.303			1.741.829		435.474
Vervoersautoriteit	49,0	4.956.640	3.020.575	1.389.771	546.295		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.225.233				1.013.442	211.790
<b>Totaal personele apparaatslasten</b>	<b>89,6</b>	<b>8.514.407</b>	<b>3.020.575</b>	<b>1.389.771</b>	<b>2.365.739</b>	<b>1.013.442</b>	<b>724.880</b>
<i>Materiële apparaatslasten</i>							
		2.906.100			2.324.900		581.200
<b>Totalen</b>		<b>11.420.507</b>	<b>3.020.575</b>	<b>1.389.771</b>	<b>4.690.639</b>	<b>1.013.442</b>	<b>1.306.080</b>

Wijziging kostenverdeling apparaatslasten 2019			Kostenverdeling				
Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	0,2	15.432	0	0	7.716	0	7.716
BMC en BSB	8,0	229.902	0	0	183.928	0	45.974
Vervoersautoriteit	-7,0	-231.360	-90.826	-66.929	-73.605	0	0
Economisch Vestigingsklimaat	-2,0	-60.568	0	0	0	-51.558	-9.010
<b>Totaal personele apparaatslasten</b>	<b>-0,8</b>	<b>-46.594</b>	<b>-90.826</b>	<b>-66.929</b>	<b>118.039</b>	<b>-51.558</b>	<b>44.680</b>
<i>Materiële apparaatslasten</i>							
		0	0	0	0	0	0
<b>Totalen</b>		<b>-46.594</b>	<b>-90.826</b>	<b>-66.929</b>	<b>118.039</b>	<b>-51.558</b>	<b>44.680</b>

## 6. Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,  
gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
2014;  
gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 27 november 2019;

### **b e s l u i t :**

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

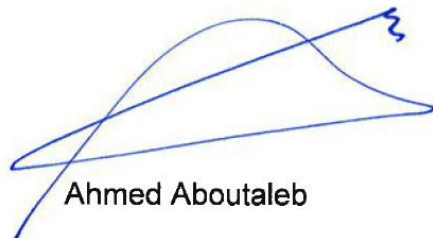
Aldus besloten in de openbare vergadering van 13 december 2019 van het algemeen bestuur.

de secretaris,



Wim Hoogendoorn

de voorzitter,



Ahmed Aboutaleb

## Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de jaarrekening 2018 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2019 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2018	Raming toevoeging 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-2019
<i>Reserves</i>				
Reserve Weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	4.053.045	0	364.167	3.688.878
Reserve Interne kwaliteitsverbetering	482.799	0	482.799	0
Risicoreserve financieringen	10.725.612	6.737.208	0	17.462.820
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>15.361.456</i>	<i>6.737.208</i>	<i>846.966</i>	<i>21.251.698</i>
<i>Fondsen</i>				
BDU en Mobiliteitsfonds	218.716.781	536.940.856	643.405.675	112.251.961
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>218.716.781</i>	<i>536.940.856</i>	<i>643.405.675</i>	<i>112.251.961</i>
<b>TOTAAL-GENERAAL</b>	<b>234.078.237</b>	<b>543.678.064</b>	<b>644.252.641</b>	<b>133.503.659</b>

### **Toelichting mutaties:**

#### Egalisatiereserve EV

Betreft de bijdrage aan de exploitatie van het programma Economisch vestigingsklimaat. Ten opzichte van de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage MRDH 2019 is de geraamde onttrekking gestegen met € 129.049. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 3 (programma 3).

#### Reserve Interne kwaliteitsverbetering

Betreft de volledige onttrekking van de in 2018 gevormde bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverbetering. Geen wijzigingen ten opzichte van de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage MRDH 2019.

#### Risicoreserve financieringen

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 3) en betreft de rente-opslag die in rekening wordt gebracht bij de vervoerders. Deze opslag wordt toegevoegd aan de reserve totdat deze risico-reserve op voldoende niveau is. Ten opzichte van de 1<sup>e</sup> bestuursrapportage MRDH 2019 is de geraamde toevoeging gedaald met € 0,5 miljoen. De toelichting is opgenomen in hoofdstuk 3 (programma 1).

#### BDU en Mobiliteitsfonds

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2018) vermeerderd met de verkregen indexatie van 2,45%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 394.402.357)
- programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 244.312.699)
- Overhead (€ 4.690.619)

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





## Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3014 GN Rotterdam

088 5445 100

[informatie@mrhd.nl](mailto:informatie@mrhd.nl)

[www.mrdh.nl](http://www.mrdh.nl)

Datum

