

1^e Bestuursrapportage MRDH 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Covid-19 pandemie.....	4
3. Samenvatting begrotingswijziging.....	6
4. Programma's	8
4.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	9
4.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>9</i>
4.1.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>13</i>
4.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	15
4.2.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>15</i>
4.2.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>18</i>
4.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	21
4.3.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i>	<i>21</i>
4.3.2 <i>Financiële afwijkingen.....</i>	<i>24</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.....	27
6.3 Bedrijfsvoering	28
Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen	31
Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld	32
Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten	33

1. Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 1^e Bestuursrapportage 2021 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio mei 2021 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 10 juli 2020 vastgestelde Begroting 2021. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de 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 1^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 nauwelijks sprake van filevorming of vertraging. 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 beschikbaarheidsvergoeding 2020 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 is dat reizigers drukte proberen 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 wordt nog steeds geadviseerd.

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. In deze 1^e Bestuursrapportage 2021 is nog geen bedrag opgenomen voor de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk over 2021. De regeling is op 25 mei 2021 gepubliceerd. De aanvragen van de vervoerders zijn ontvangen. De MRDH heeft de aanvraag voor de beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021 ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In de 2^e Bestuursrapportage 2021 zullen de aanvragen van de vervoerders en de bijdrage van het Rijk als begrotingswijziging aan het algemeen bestuur worden voorgelegd.

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 grote economische gevolgen. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft in het Centraal Economisch Plan 2021 berekend dat de economie in 2020 met 3,7% is gekrompen. Voor 2021 en 2022 verwacht het CPB weer een groei van de Nederlandse economie met 2,2 respectievelijk 3,5%. De verwachting is daarnaast dat als de omvangrijke steunmaatregelen eind juni af gaan lopen, de werkloosheid oploopt tot 5% van de beroepsbevolking rond de jaarwisseling, om vervolgens af te nemen tot 4,5% eind 2022. Overigens heeft het kabinet eind mei aangekondigd de bestaande steunmaatregelen NOW (loonsteun) en TVL (subsidie voor vaste lasten) door te trekken in het 3^e kwartaal van 2021. De OECD heeft in het kader van de Groeiagenda het rapport "Towards COVID-19 recovery and greater resilience in Zuid-Holland" opgesteld. De OECD schat in dat Zuid-Holland met een iets lagere krimp te maken zal hebben ten opzichte van het landelijk gemiddelde, vanwege een relatief hoger aandeel van de sectoren gezondheidszorg en overheid in Zuid-Holland.

Voor de samenwerking binnen de MRDH heeft de pandemie vanwege het niet fysiek samen kunnen komen voor sommige projecten een vertragende werking. Ook het opzetten van projecten en het organiseren van cofinanciering is op dit moment lastig, doordat gemeenten andere prioriteiten hebben.

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 vanaf 2020 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. Vanuit het financiële resultaat van de jaarrekening 2020 kan MRDH hier flink op blijven inzetten in 2021.

Naast het pakket Sterker uit de crisis wordt kennisdeling tussen gemeenten gestimuleerd over de economische gevolgen van de Covid-19 crisis door een webpagina waarop gemeenten vragen kunnen stellen aan elkaar of informatie kunnen delen.

3. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2021 (euro's)	Begroting 2021	Begroting 2021 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2021-1
<i>Lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	417.477.673	438.256.777	20.779.104
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	110.606.763	173.451.182	62.844.419
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.065.547	6.156.184	1.090.637
Overhead	6.662.818	6.679.240	16.422
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	539.812.801	624.543.383	84.730.582
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	418.799.716	439.383.500	20.583.784
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	110.606.763	173.451.182	62.844.419
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.065.547	5.122.118	56.571
Overhead	6.662.818	6.679.240	16.422
Totaal	541.134.844	624.636.040	83.501.196
Saldo van baten en lasten	1.322.043	92.657	-1.229.386
Toevoeging aan reserves	-1.322.043	-1.126.723	195.320
Onttrekking aan reserves	0	1.034.066	1.034.066
Resultaat	0	0	0

Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) stijgt met € 84,7 miljoen, van € 539,8 miljoen naar € 624,5 miljoen. Voor de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer gaat het voor het merendeel om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare project- en concessiebudgetten. Voor een aantal projecten wordt op basis van recente besluitvorming nieuw budget toegevoegd aan de begroting. Dit geldt bijvoorbeeld voor het project Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio en de metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam. Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat worden de middelen die in de jaarrekening 2019 en 2020 zijn gereserveerd nu begroot om in te zetten op de lopende trajecten rond Sterker uit de crisis en YES!Delft.

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

Saldo van baten en lasten eerste begrotingswijziging 2021

Het positieve saldo van baten en lasten daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 1,2 miljoen. Dit betreft:

- de verhoging met € 1,0 miljoen van het programma Economisch Vestigingsklimaat, vanwege het ter begroting brengen van het binnen de Egalisatiereserve beschikbare budget voor Sterker uit de crisis-projecten en de jaarschijf 2021 van de meerjarige subsidie aan YES!Delft;
- de verlaging van de benodigde toevoeging aan de Risicoreserve financieringen met € 0,2 miljoen. Dit is een gevolg van de hogere marktconformiteits-opslag die in 2020 in rekening is gebracht bij de OV bedrijven en is toegevoegd aan de reserve. Door deze hogere toevoeging wordt de benodigde stand van deze reserve eerder bereikt dan begroot. Daarom kan in 2021 een groter deel van de marktconformiteitsopslag als baten beschikbaar blijven ter dekking van de programmalasten.

Reservemutaties eerste begrotingswijziging 2021

- De onttrekking aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat wordt verhoogd met € 1,0 miljoen;
- De toevoeging aan de Risicoreserve financieringen wordt verlaagd met € 0,2 miljoen.

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 mei 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 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).		
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).		
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.		
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.		Hangt samen met nieuw Landelijk tarievenkader (LTK). De bevindingen van het tarievenonderzoek zijn besproken in

		de bestuurscommissie en adviescommissie. De verdere uitwerking naar een nieuw Tarievenkader is, vanwege de Coronacrisis, uitgesteld tot nader order.
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).		Voor diverse nieuwe OV-corridors in de regio worden studies verricht, waarbij Bus Rapid Transit als variant wordt onderzocht. Het gaat om HOV Westland (naar verwachting afgerond in Q3), Zoetermeer-Rotterdam (eerste studie is afgerond) en Leiden – Zoetermeer (waar naast een lightrail-variant ook voor een BRT-variant een MKBA wordt opgesteld).
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 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).		
Inzet van slimmere verkeerslichtensystemen auto's, fiets, OV en vracht, met bijbehorende gezamenlijke prioritering.		
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.		RADD is gestopt. TU Delft heeft de aanpak van het RADD verbreed naar Mobility innovation centre Delft. M.b.t. innovatieprogramma's bij OV bedrijven zijn verschillende pilots ingepland om in 2021 doorgang te vinden. Het gaat onder andere om de drukte indicator OV, die moet helpen om te komen tot meer gespreid gebruik van het OV.
Het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) evalueren met advies over vervolgaanpak.		De evaluatie is vertraagd door: Algemeen: 1. Onduidelijkheid over toelatings-procedures van nieuwe voertuigen 2. Corona: het programma is gebaseerd op 50% cofinanciering die in deze tijd lastiger te vinden is. Concrete projecten: 3. Technische uitdagingen en corona zorgen voor vertraging parkshuttle Rivium.
Evaluatie "Mobility as a Service" (MaaS) Rotterdam The Hague Airport (RTHA).		Door de corona crisis is de luchthaven genoodzaakt drastische aanpassingen in de bedrijfsvoering te doen. Voor de MaaS Pilot betekent dit dat de pilot on hold gezet is. Welke communicatieve gevolgen/keuzes dit heeft en wat de eventuele juridische

		en financiële gevolgen zijn wordt de komende tijd onderzocht.
--	--	---

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 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2021-1
Lasten:			
<i>Beleid en programmering</i>			
Verkeer	4.850.000	4.977.500	127.500
Openbaar vervoer	4.850.000	4.850.000	0
Subsidie CROW Kp-VV	900.000	900.000	0
Subtotaal Beleid en programmering	10.600.000	10.727.500	127.500
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>			
Concessies	194.613.534	209.175.947	14.562.413
Beheer en onderhoud infra	197.591.985	203.125.891	5.533.906
Subtotaal Exploitatie OV	392.205.519	412.301.838	20.096.319
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	3.043.154	3.063.449	20.295
Subtotaal Apparaatslasten	3.043.154	3.063.449	20.295
<i>Financiering</i>			
Rente	11.629.000	12.163.990	534.990
Subtotaal Financiering	11.629.000	12.163.990	534.990
Totaal lasten	417.477.673	438.256.777	20.779.104
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	394.158.246	413.537.055	19.378.809
Rente	11.629.000	12.171.183	542.183
Marktconformiteits-opslag	6.802.291	7.644.703	842.412
Overige inkomsten	6.210.179	6.030.559	-179.620
Totaal baten	418.799.716	439.383.500	20.583.784
Saldo van baten en lasten	1.322.043	1.126.723	-195.320
Toevoeging risicoreserve financiering	-1.322.043	-1.126.723	195.320
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Voor de gebiedsuitwerking Voorne Putten ontvangt de MRDH van het Rijk een bijdrage van € 127.500. Deze bijdrage wordt toegevoegd aan het beschikbare budget voor beleid en programmering Verkeer.

Concessies en Beheer en Onderhoud infra

De verhoging van de lasten met € 20,1 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Onderwerp	Mutatie lasten
Ophoging van de subsidies naar het prijspeil 2021.	€ 6,8 miljoen
Verschuivingen vanuit de jaarrekening 2020 naar 2021, zoals de Bonussen van RET, maatwerkvervoer, distributiekosten HTM en DRIS kosten.	€ 9,4 miljoen
Wijzigingen in aanvragen RET en HTM van de assetssubsidie. Dit betreft aanpassingen van de bestedingsritmes in het jaar, dit heeft geen consequenties voor het totale 10 jaarsbudget.	€ 3,9 miljoen
Totaal	+ € 20,1 miljoen

Apparaatslasten

Zie voor de toelichting op de stijging van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 6.3).

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

De huuropbrengsten van de Telexstraat worden voor € 0,2 miljoen lager ingeschat.

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.		Recent zijn afspraken gemaakt met de TU Delft en de gemeente Delft over een ander eindpunt en aanpassing van het systeem ter compensatie van elektromagnetische straling, incl. aanvullende financiële afspraken. Deze afspraken worden nu verwerkt in het project en hier volgt een nieuwe planning uit. Of de geplande ingebruikname eind 2022 gerealiseerd kan worden moet nog blijken.
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.		De aanleg van het keerspoor is vertraagd door het niet succesvol afronden van testen in de drie nieuwe onderstations. Aanpassing aan de installaties is noodzakelijk voordat de testen kunnen worden hervat. Hiermee is enige weken gemoeid. Het succesvol afronden van deze testen is een randvoorwaarde voor het indienen van een compleet Informatiedossier door de RET bij de MRDH. Eind april vindt overleg plaats met de RET, daarna volgt bestuurlijk overleg. Capaciteitsverhoging Samenloopdeel is nu in uitvoering. Planning Informatiedossier afgerond Q2 2023.
Het uitvoeren van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand.		
Het uitvoeren van de frequentieverhoging van het samenloopdeel RandstadRail.		Dit is afhankelijk van de realisatie van bovengenoemd dossier 'aanleggen keerspoor'. Daarnaast is het rijden van de beoogde frequentieverhoging nodig wanneer de reizigers weer terugkomen. De Frequentieverhoging is nu niet nodig vanwege de maatregelen rondom Covid waardoor er minder reizigers zijn.

		Belangrijk daarbij is dat onverminderd door wordt gewerkt aan de uitwerking van de maatregelen voor het samenloopdeel van RandstadRail, zodat we klaar staan als de reizigersgroei weer aantrekt.
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.		
Uitvoering kwaliteitsverbetering minimaal vijf OV-knooppunten.		
Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus is gereed.		
Het verbeteren van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets.		
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.		Een aantal routes uit de verkenning van de eerste tranche Metropolitane Fietsroutes loopt vertraging op door ontwerp-opgaven bij kunstwerken, daaraan vasthangende communicatie met stakeholders en reservering van gelden voor kostbare onderdelen (i.r.t. financiële afspraken met andere partijen). De samenwerkings-overeenkomst (SOK) voor de route Westland-Rotterdam is in november 2020 getekend. Verwachting is dat voor de overige routes uit de 1e tranche in 2021 een SOK getekend wordt.

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Realisatie intelligente Verkeersregelininstallaties (iVRI's).		Uitrol is vertraagd door technische issues bij leveranciers en updates. De technische werking is in Q3 van 2021 gereed. Bijbehorende toepassingen moeten in 2021-2023 verder worden uitgewerkt.
De reconstructie IJsselmondseknoop realiseren.		
Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de		Maatregelen op de Algeracorridor in onderzoek/voorbereiding richting een plan van aanpak en

Algeracorridor, op Voorne-Putten en in Westland.		subsidiebeschikking. Gemeenten hebben meer tijd nodig om tot een goed plan van aanpak te komen. De KTA maatregelen voortvloeiend uit de gebiedsuitwerking Voorne-Putten lopen wel volgens planning.
--	--	---

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Het realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) op basis van een technisch en financieel haalbaar plan, zoals de shuttle bij Leidsenhage, in Zoetermeer en Rotterdam The Hague Airport.		
Na Rotterdam The Hague Airport uitrollen van Mobility as a Service (MaaS) naar andere deelgebieden.		De MaaS pilot RTHA staat door de corona-crisis on hold. Wat hiervan de gevolgen zijn wordt komende tijd onderzocht. Tegelijkertijd wordt gekeken waar in de regio MaaS meerwaarde kan bieden. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan de bereikbaarheid van Scheveningen. Daarnaast ontstaan er landelijk verschillende MaaS platforms zoals het RiVier-platform van de NS, HTM en de RET.
Deelmobiliteit uitrollen als verbetering van de "last mile" naar woon- en werkgebieden.		

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 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2021-1
Lasten:			
<i>Projectkosten Verkeer</i>			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	47.025.916	39.030.990	-7.994.926
Fiets- en ketenmobiliteit	19.741.059	35.618.693	15.877.634
Verkeersveiligheid	12.606.848	17.591.189	4.984.341
Subtotaal Verkeer	79.373.823	92.240.872	12.867.049
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>			
Netwerk openbaar vervoer	29.886.693	79.858.989	49.972.296
Subtotaal Openbaar vervoer	29.886.693	79.858.989	49.972.296
<i>Apparaatslasten</i>			
Directe kosten personeel	1.346.247	1.351.321	5.074
Subtotaal Apparaatslasten	1.346.247	1.351.321	5.074
Totaal lasten	110.606.763	173.451.182	62.844.419
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	110.606.763	163.821.308	53.214.545
Overige inkomsten	0	9.629.874	9.629.874
Totaal baten	110.606.763	173.451.182	62.844.419
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere verwachte bestedingen van € 8,0 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De uitvoering van de No-Regret maatregelen CID Binckhorst is nog niet van start gegaan, waardoor de verwachte realisatie in 2021 is verlaagd.	-	1,8 miljoen
Op basis van het geactualiseerde KTA programma is de verwachte realisatie in 2021 lager dan eerder begroot. De omvang van het programma als totaal is ongewijzigd.	-	4,0 miljoen
De uitvoering van het project Nieuw Reijerwaard zal naar verwachting plaatsvinden in de periode 2021 t/m 2023 i.p.v. t/m 2022, waardoor de verwachte lasten in 2021 lager uitvallen.	-	0,8 miljoen
De uitvoeringstermijn van de A16 is verlengd naar 2025 i.p.v. 2024 door vertraging bij de uitvoering. Dit leidt tot lagere lasten in 2021.	-	2,3 miljoen
Binnen deze categorie zijn minder aanmeldingen voor het programma kleine projecten 2021 binnengekomen dan bij het opstellen van de begroting 2021 was geprognosticeerd.	-	2,2 miljoen
Diverse mutaties bij de openstaande subsidies leiden tot hogere bestedingen. Het gaat vooral om openstaande subsidies die in 2020 niet zijn afgerond en zijn doorgeschoven naar 2021.	+	3,1 miljoen
Totaal	-	€ 8,0 miljoen

Fiets- en ketenmobiliteit

De hogere verwachte bestedingen van € 15,9 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
Door het bestuurlijk laten vaststellen van de metropolitane fietsroute Westland-Rotterdam is de reservering in 2021 voor de realisatie van metropolitane fietsroutes gestegen.	+	4,7 miljoen
Door de definitieve intrekking van het project P+R Forepark in 2020, komt de resterende reservering in 2021 te vervallen.	-	2,2 miljoen
Binnen deze categorie worden meer lasten verwacht als gevolg van de aanmeldingen voor het programma kleine projecten dan bij het opstellen van de begroting 2021 was geprognosticeerd.	+	5,3 miljoen
Diverse mutaties bij de openstaande subsidies leiden tot hogere bestedingen. Het gaat vooral om openstaande subsidies die in 2020 niet zijn afgerond en zijn doorgeschoven naar 2021.	+	8,1 miljoen
Totaal	+	€ 15,9 miljoen

Verkeersveiligheid

De hogere verwachte bestedingen van € 5,0 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
Binnen deze categorie worden meer lasten verwacht als gevolg van de aanmeldingen voor het programma kleine projecten dan bij het opstellen van de begroting 2021 was geprognosticeerd.	+	4,9 miljoen
Diverse kleine mutaties bij de openstaande subsidies leiden tot hogere bestedingen.	+	0,1 miljoen
Totaal	+	€ 5,0 miljoen

Netwerk openbaar vervoer

De hogere verwachte bestedingen van € 50,0 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De verwachte lasten van het programma R-net stijgen in 2021 door doorschuivende lasten uit 2020, omdat de realisatie minder snel verliep in 2020.	+	1,6 miljoen
Het project Hoekse Lijn is een jaar vertraagd, waardoor er lasten uit 2020 doorschuiven naar 2021.	+	17,4 miljoen
Het project Sebastiaansbrug is in 2020 geopend. In 2021 worden nog bestedingen verwacht voor het afronden van de restpunten. Hier was bij de primaire begroting van 2021 nog geen rekening mee gehouden.	+	1,3 miljoen
De uitvoering van lijn 19 zal langer duren dan gepland dan bij het opstellen van de primaire begroting 2021, waardoor de resterende lasten over meerdere jaren worden verdeeld. Hierdoor dalen de lasten in 2021.	-	2,7 miljoen
Voor het project frequentie verhoging E-lijn is in 2020 meer gerealiseerd dan verwacht, waardoor de resterende lasten in 2021 lager zijn.	-	1,0 miljoen
Het project optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail is opgenomen in de KTA waardoor de aparte projectreservering is komen te vervallen.	-	4,0 miljoen
Na het vaststellen van het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) worden extra bestedingen verwacht in 2021.	+	27,0 miljoen
Op basis van de actuele planning van het project viersporigheid station Schiedam zal in 2021 minder worden gerealiseerd dan eerder was geprognosticeerd.	-	1,5 miljoen
Het project Hart van Zuid zal in 2021 van start gaan. Eerder was rekening gehouden met de start in 2020, waardoor lasten doorschuiven.	+	3,0 miljoen
Voor de indexering van projecten naar prijspeil 2021 is een reservering opgenomen.	+	1,7 miljoen
Het gedeelte van lijn 1 dat niet in INTHR is opgenomen is niet in 2020 afgerond. De afronding zal in 2021 plaatsvinden, waardoor de lasten in 2021 stijgen.	+	4,5 miljoen

Binnen deze categorie zijn minder aanmeldingen voor het programma kleine projecten 2021 binnengekomen dan bij het opstellen van de begroting 2021 was geprognoseerd.	-	1,2 miljoen
Diverse mutaties bij de openstaande subsidies leiden tot hogere bestedingen. Het gaat vooral om openstaande subsidies die in 2020 niet zijn afgerond en zijn doorgeschoven naar 2021.	+	3,9 miljoen
Totaal	+	€ 50,0 miljoen

Apparaatslasten

Zie voor de toelichting op de stijging van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 6.3).

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 ontvangt de MRDH in 2021 van HTM € 4,2 miljoen voor Lijn 1 Scheveningseweg.

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.		
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 bijgedragen aan een betere aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.		Binnen de uitvoering van het plan regionale campusondersteuning 2021-2022 is beoogd om te zorgen voor het vergroten van de bekendheid van het ecosysteem van MBO en HBO campussen bij overheid en bedrijven. En daarnaast is beoogd om de samenwerking tussen campussen te stimuleren op het gebied van innovatie en onderzoek. Om dit te bereiken worden een communicatienetwerk en twee connectoren/ ambassadeurs ingezet. Corona werkt vertragend op de inzet van de connectoren/ ambassadeurs.

Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
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.		
Verbinden van experimenteellocaties digitalisering en 5G, zoals het Delft on Internet of Things fieldlab, het Living Lab Scheveningen en het Living Lab Sensible Sensor Reyerood. Daarbij zorgen we ook dat resultaten uit deze projecten regionaal gedeeld worden.		

Doelstelling: Ruimte om te werken

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

Doelstelling: Stimuleren van 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.		Het proces om de meerwaarde vanuit de MRDH organisatie concreet te maken voor gemeenten kost tijd. Bij een aantal opgaven is er goede samenwerking, bij andere is dit nog een zoektocht.

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	Begroting 2021 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2021-1
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	4.089.661	4.022.798	-66.863
Subtotaal InnovationQuarter	0	872.500	872.500
Subtotaal YES!Delft	0	285.000	285.000
Subtotaal directe kosten personeel	975.886	975.886	0
Totaal lasten	5.065.547	6.156.184	1.090.637
Baten:			
Inwonerbijdrage	5.028.047	5.084.618	56.571
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	37.500	37.500	0
Totaal baten	5.065.547	5.122.118	56.571
Saldo van baten en lasten	0	-1.034.066	-1.034.066
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	1.034.066	1.034.066
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

De begrote lasten stijgen met € 1.090.637. Dit is als volgt te verklaren:

- Bij de jaarrekening 2020 wordt aan het algemeen bestuur voorgesteld om het rekeningresultaat 2020 van € 581.605 beschikbaar te houden voor Sterker uit de crisis-projecten via de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. Samen met vrijval van lager vastgestelde projecten in 2020 is daarmee vanuit de reserve **€ 749.066** aanvullend beschikbaar voor Sterker uit de crisis-projecten. Dit bedrag wordt nu ter begroting gebracht en toegevoegd aan de programmakosten. De bestuurscommissie kan ten laste van dit budget besluiten om cofinanciering te verlenen aan projectvoorstellen van gemeenten. Tegenover deze budgettoevoeging wordt voor eenzelfde bedrag een bijdrage uit de reserve begroot.
- Het algemeen bestuur heeft op 10 juli 2020 besloten over een meerjarige begrotingspostsubsidie aan YES!Delft voor de periode juni 2020 tot juni 2022 van € 570.000. Het programma is een innovatieplatform voor alle 23 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Gemeenten kunnen met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol spelen, gebruik maken van de onderdelen in dit programma. Opbrengsten voor de gemeenten van dit programma zijn (schaalbare) oplossingen die voor gemeenten besparingen opleveren of verbetering van de leefomgeving van de inwoners. Daarnaast draagt het programma bij aan het versterken van het startup-netwerk binnen de gemeenten en groeit kennis/netwerk over de wijze waarop gemeenten startups beter kunnen bedienen. Het programma loopt 24 maanden, waarvan 12 maanden in 2021. De jaarschijf voor het begrotingsjaar 2021 bedraagt daarmee **€ 285.000** en wordt gedekt uit de Egalisatiereserve EV, zoals eerder bij de jaarrekening 2019 is besloten.
- Daarnaast is er sprake van een stijging van de programmalasten met **€ 56.571**. Vanwege een daling van de overheadkosten die ten laste komen van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat is er binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat meer budget beschikbaar. Zie ook de toelichting op de baten hierna.

Baten

Vanwege een organisatiewijziging en de harmonisatie van de doorbelastingssleutels van de indirecte kosten zijn de overheadkosten voor Economisch Vestigingsklimaat per saldo gedaald met € 56.571. Vanwege die daling is minder inwonerbijdrage nodig ter dekking van overheadkosten. De inwonerbijdrage als geheel wijzigt niet. Zodoende stijgt de beschikbare inwonerbijdrage binnen het programma met € 56.571. Voor een toelichting op de wijziging van de overhead wordt verwezen naar de hoofdstuk 5.1 en de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 6.3).

Reserves

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met € 1.034.066, vanwege:

- het ter begroting brengen van het binnen de reserve beschikbare budget van € 749.066 voor Sterker uit de crisis-projecten. Zie voor een verdere toelichting de toelichting hiervoor bij de lasten;
- het ter begroting brengen van de jaarschijf 2021 van € 285.000 van de meerjarige subsidie aan YES!Delft. Zie voor een verdere toelichting de toelichting hiervoor bij de lasten.

Budget neutrale wijziging

Het algemeen bestuur besluit op 9 juli 2021 om voor het jaar 2021 een begrotingspostsubsidie aan InnovationQuarter te verstrekken van maximaal € 872.500. Deze subsidie wordt geheel ter begroting gebracht, ten laste van de programmakosten, aangezien de uitvoering in 2021 plaatsvindt.

5. Overhead en vennootschapsbelasting

5.1 Overhead

Overhead (euro's)	Begroting 2021	Begroting 2021 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2021-1
Lasten:			
Personele overhead Va	2.788.990	2.861.983	72.993
Materiële overhead Va	2.400.800	2.400.800	0
Totaal Overhead Va	5.189.790	5.262.783	72.993
Personele overhead EV	872.828	816.257	-56.571
Materiële overhead EV	600.200	600.200	0
Totaal Overhead EV	1.473.028	1.416.457	-56.571
Totaal lasten overhead	6.662.818	6.679.240	16.422

Dekkingsbronnen Overhead (euro's)	Begroting 2021	Begroting 2021 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2021-1
Onttrekking fonds BDU	5.189.790	5.262.783	72.993
Inwonerbijdrage EV	1.473.028	1.416.457	-56.571
Totaal dekkingsbronnen Overhead	6.662.818	6.679.240	16.422
Resultaat	0	0	0

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten

Personele overhead

De stijging van de personele overheadkosten (€ 16.422) is het gevolg van een wijziging van een tweetal resultaatprofielen en de daarbij behorende functiewaarderingen. Dit besluit is op 11 september 2020 genomen door het dagelijks bestuur. De totale formatie van de organisatie is, ten opzichte van de Begroting 2021, ongewijzigd gebleven. Tevens is de verdeling van de salarislaster van de secretaris-algemeen directeur geharmoniseerd met de huidige verdeling van de salarislaster van alle staffuncties. Dit betekent dat de salarislaster voor 80% ten laste komt van de BDU verkeer en vervoer en voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat. Hierdoor ontstaat een eenduidige verdeling van de kosten binnen de organisatie.

De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 6.3). De uitgaven worden conform de standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering voor 80% toegerekend aan de BDU-middelen en voor 20% aan de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat.

5.2 Vennootschapsbelasting

Zie hoofdstuk 6.1 Weerstandsvermogen en risico's.

6. Paragrafen

6.1 Financiering

Financieringsfunctie	Begroting 2021	Begroting 2021 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2021-1
Lasten:			
Rente OV-bedrijven	11.629.000	12.163.990	534.990
Totaal	11.629.000	12.163.990	534.990
Baten			
Rente OV-bedrijven	11.629.000	12.171.183	542.183
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	6.802.291	7.644.703	842.412
Totaal	18.431.291	19.815.886	1.384.595
Saldo van baten en lasten	6.802.291	7.651.896	849.605
Dotatie (-) / onttrekking risicoreserve financiering	-1.322.043	-1.126.723	195.320
Resultaat	5.480.248	6.525.173	1.044.925

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

De begrote lasten stijgen met € 0,5 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat de financieringsbehoefte van de OV bedrijven iets hoger is dan eerdere verwachtingen. De MRDH heeft voor deze behoefte leningen aangetrokken en maakt daardoor meer rente kosten.

Baten

De begrote baten stijgen met € 1,4 miljoen. Voor € 0,5 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 stijgt naar verwachting met € 0,8 miljoen vanwege enerzijds de grotere financieringsbehoefte van de OV bedrijven. Anderzijds omdat er op de bussenleningen een hogere opslag gelegd wordt. De aanvullende financieringsbehoefte in 2020 en 2021 lag grotendeels op bussenleningen.

Reserves

De dotatie aan de risicoreserve financieringen daalt met € 0,2 miljoen. Dit is een gevolg van de hogere marktconformiteits-opslag die in 2020 in rekening is gebracht bij de OV bedrijven. Door deze hogere opslag wordt de ondergrens van deze reserve ad € 27 miljoen eerder bereikt dan begroot. Het bereiken van de ondergrens heeft tot gevolg dat er vanaf 2021 meer geld beschikbaar komt voor onze vervoerstaak.

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 Bedrijfsvoering

Een aantal resultaatprofielen zijn door een extern gespecialiseerd bureau onderzocht. De betreffende resultaatprofielen zijn opnieuw beschreven en gewaardeerd. Als gevolg hiervan is een resultaatprofiel aangepast bij bureau Interne Dienstverlening en bij de afdeling Openbaar Vervoer. De nieuwe resultaatprofielen worden hoger gewaardeerd. Daarnaast is de verdeling van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur geharmoniseerd met de huidige verdeling van de salarislasten van alle staffuncties. Door deze harmonisering ontstaat er een eenduidige verdeling van de kosten binnen de organisatie (80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer en 20% ten laste van de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat).

De wijzigingen hebben geen effect op het aantal fte. Het aantal van 89,6 fte blijft ongewijzigd.

In de volgende overzichten is de was-wordt situatie van de verdeling van de apparaatslasten over de drie programma's (zie hoofdstuk 4) en het overzicht Overhead (zie hoofdstuk 5.1) weergegeven:

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.

Was kostenverdeling Overhead 2021

			Verdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel	fte's	Kosten	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	199.519			99.760		99.760
BFC, BSB en BID	29,6	2.826.803			2.261.442		565.361
Vervoersautoriteit	49,0	4.817.189	3.043.154	1.346.247	427.788		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.183.594				975.886	207.708
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	89,6	9.027.105	3.043.154	1.346.247	2.788.990	975.886	872.828
<i>Materiële apparaatslasten</i>		3.001.000			2.400.800		600.200
Totalen		12.028.105	3.043.154	1.346.247	5.189.790	975.886	1.473.028

Wordt kostenverdeling Overhead 2021

			Verdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel	fte's	Kosten	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	199.519			159.615		39.904
BFC, BSB en BID	29,6	2.843.225			2.274.580		568.645
Vervoersautoriteit	49,0	4.842.558	3.063.449	1.351.321	427.788		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.183.594				975.886	207.708
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	89,6	9.068.896	3.063.449	1.351.321	2.861.983	975.886	816.257
<i>Materiële apparaatslasten</i>		3.001.000			2.400.800		600.200
Totalen		12.069.896	3.063.449	1.351.321	5.262.783	975.886	1.416.457

Wijziging kostenverdeling Overhead 2021

			Verdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel	fte's	Kosten	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	0,0	0			59.856		-59.856
BFC, BSB en BID	0,0	16.422			13.137		3.284
Vervoersautoriteit	0,0	25.369	20.295	5.074	0		
Economisch Vestigingsklimaat	0,0					0	0
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	0,0	41.791	20.295	5.074	72.993	0	-56.571
<i>Materiële apparaatslasten</i>		0			0		0
Totalen		41.791	20.295	5.074	72.993	0	-56.571

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. 21 juni 2021;

b e s l u i t :

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

Aldus besloten in de openbare vergadering van 9 juli 2021 van het algemeen bestuur.

de secretaris,

de voorzitter,

Wim Hoogendoorn

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 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
<i>Reserves</i>				
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
<i>Fondsen</i>				
BDU	131.010.634	535.105.696	582.621.146	83.495.184
Subtotaal fondsen	131.010.634	535.105.696	582.621.146	83.495.184
TOTAAL-GENERAAL	161.216.961	536.232.419	583.655.212	113.794.168

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 toelichting is opgenomen in hoofdstuk 6.1 paragraaf Financiering.

BDU

De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2020) vermeerderd met verwachte indexatie van 1,7%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 413.537.055)
- Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 163.821.308)
- 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	Begroting 2021 na 1e Bestuursrapportage	Begrotings- wijzigingen 2021-1
<i>Lasten per programma</i>			
2.1 Verkeer en vervoer	85.570.071	99.019.693	13.449.622
2.5 Openbaar vervoer	429.985.365	500.524.276	70.538.911
0.5 Treasury	11.629.000	12.163.990	534.990
3.1 Economisch Vestigingsklimaat	5.065.547	6.156.184	1.090.637
0.4 Overhead	6.662.818	6.679.240	16.422
Totaal	538.912.801	624.543.383	85.630.582
<i>Baten per programma</i>			
2.1 Verkeer en vervoer	85.570.071	99.019.693	13.449.622
2.5 Openbaar vervoer	424.505.118	493.999.103	69.493.985
0.5 Treasury	18.431.291	19.815.886	1.384.595
3.1 Economisch Vestigingsklimaat	5.065.547	5.122.118	56.571
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.662.818	6.679.240	16.422
Totaal	540.234.845	624.636.040	84.401.195
Saldo van baten en lasten	1.322.043	92.657	-1.229.386
Toevoeging aan reserves	-1.322.043	-1.126.723	195.320
Onttrekking aan reserves	0	1.034.066	1.034.066
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 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2021-1
<i>Incidentele lasten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	1.322.043	1.126.723	-195.320
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	1.300.000	20.089.105	18.789.105
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0
Overhead	0	0	0
Totaal	2.622.043	21.215.828	18.593.785
<i>Baten per programma</i>			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	1.300.000	20.089.105	18.789.105
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	1.300.000	20.089.105	18.789.105
Saldo van incidentele baten en lasten	1.322.043	1.126.723	-195.320

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele lasten betreffen de toevoegingen aan de risicoreserve financieringen. De toelichting is opgenomen in paragraaf 6.

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van Rijk, provincie en gemeenten en overige partijen. Deze zijn als volgt te specificeren:

Project gefinancierd met incidentele bijdragen (euro's)	Begroting 2021	Begroting 2021 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2021-1
<i>Incidentele baten</i>			
No Regret pakket CID Binckhorst	1.300.000	330.000	-970.000
Maatregelen Grote Kruising/Algera (onderdeel KTA Move 2020-2022)	0	4.132.231	4.132.231
Veilig Slim en Duurzaam	0	3.179.000	3.179.000
Afspraken werkgeversaanpak ihkv Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	0	1.000.000	1.000.000
Pilot Maas	0	413.000	413.000
Fietssnelroutes	0	768.000	768.000
Studie Voorne-Putten	0	75.000	75.000
Digitalisering overheden	0	562.000	562.000
Studiekosten MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	0	0	0
Spuk verkeersveiligheidsmaatregelen	0	5.412.728	5.412.728
Lijn 1 bijdrage HTM Scheveningseweg	0	4.217.146	4.217.146
Totaal	1.300.000	20.089.105	18.789.105

De uitvoering van de No-Regret maatregelen CID Binckhorst is nog niet van start gegaan, waardoor de verwachte incidentele lasten in 2021 zijn verlaagd met € 1,0 miljoen.

Daarnaast heeft de MRDH voor diverse projecten bijdragen van het Rijk ontvangen voor 2021 via de BDU beschikking 2021, die nog niet bekend waren bij het opstellen van de primaire begroting. Daarnaast worden verkeersveiligheidsmaatregelen en het resterende deel van Lijn 1 gerealiseerd, waarvoor een separate bijdrage wordt ontvangen van respectievelijk het Rijk en de HTM.

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 na 1e Bestuursrapportage	Begrotingswijzigingen 2021-1
Saldo baten en lasten	1.322.043	92.657	-1.229.386
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-1.322.043	-92.657	1.229.386
Begrotingssaldo na bestemming	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	1.322.043	1.126.723	-195.320
Structureel begrotingssaldo	1.322.043	1.126.723	-195.320