METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

2e Bestuursrapportage 2022



Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. OV en corona 4

3. Samenvatting begrotingswijziging 5

4. Programma's 7

4.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 8

4.1.1 Beleidsmatige voortgang 8

4.1.2 Financiële afwijkingen 13

4.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 16

4.2.1 Beleidsmatige voortgang 16

4.2.2 Financiële afwijkingen 20

4.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 23

4.3.1 Beleidsmatige voortgang 23

4.3.2 Financiële afwijkingen 28

5. Overhead en vennootschapsbelasting 29

5.1 Overhead 29

5.2 Vennootschapsbelasting 29

6. Paragrafen 30

6.1 Weerstandsvermogen en risico's 30

6.2 Bedrijfsvoering 31

6.3 Onderhoud kapitaalgoederen 33

Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen 36

Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld 37

Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten 38

1. Inleiding

Algemeen

Voor u ligt de 2e Bestuursrapportage 2022 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH). Op basis van de inzichten van medio september 2022 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 7 juli 2022 vastgestelde eerste gewijzigde Begroting 2022. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de basis Begroting 2022 weergegeven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de actuele stand van zaken opgenomen betreft OV en corona. In hoofdstuk 3 treft u de samenvatting van de 2e begrotingswijziging 2022 aan. In hoofdstuk 4 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een stoplichtenmodel gerapporteerd. In hoofdstuk 5 worden de afwijkingen op het gebied van Overhead en Vennootschaps-belasting 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. OV en corona

De Beschikbaarheidsvergoeding (hierna BVOV) over 2022 is op 14 april 2022 door het Rijk toegezegd voor het hele jaar 2022. Na ontvangst van de aanvragen van de vervoerders heeft de MRDH een aanvraag voor de beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022 ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor de aanvragen van de HTM en EBS zijn inmiddels de toekenningsbeschikkingen ontvangen en voor de RET is de verwachting dat de aanvragen binnenkort conform aanvraag zullen worden toegekend.

Vlak voor de zomer heeft het Rijk besloten om voor 2023 toch nog beperkte rijkssteun voor de OV-sector beschikbaar te stellen. De decentrale overheden en vervoerbedrijven waren teleurgesteld over de omvang en de bijbehorende voorwaarden. Gedurende de zomer en in september zijn er gesprekken gevoerd om de regeling aan te passen. Het lijkt erop dat dat tot een betere regeling leidt die ook in onze regio de zorgen gerelateerd aan het openbaar vervoer en Corona in 2023 iets beperkt.

Duidelijk is wel dat COVID-19 een langjarig effect zal hebben op het OV in de MRDH. Daarom wordt het Transitieprogramma ook in 2023 en 2024 voortgezet en waar nodig halfjaarlijks 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 onze reizigers dat voor COVID-19 gewend waren.

3. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2022 (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	460.885.481	548.532.403	87.646.922
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	181.874.628	113.445.913	-68.428.715
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.385.715	5.760.715	375.000
Overhead	6.695.364	6.950.950	255.586
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	**654.841.188**	**674.689.981**	**19.848.793**
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	461.885.481	549.532.403	87.646.922
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	181.874.628	113.445.913	-68.428.715
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.266.965	5.266.965	0
Overhead	6.695.364	6.950.950	255.586
Totaal	**655.722.438**	**675.196.231**	**19.473.793**
Saldo van baten en lasten	**881.250**	**506.250**	**-375.000**
Toevoeging aan reserves	-1.000.000	-1.000.000	0
Onttrekking aan reserves	118.750	493.750	375.000
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Programmatotaal

Het begrotingstotaal (lasten) stijgt met € 19,9 miljoen, van € 654,8 miljoen naar € 674,7 miljoen.

De mutatie bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (stijging van € 87,6 miljoen) heeft voornamelijk te maken met de toevoeging van de door het Rijk toegekende beschikbaarheidsvergoeding voor de regionale OV-concessies 2022. Daarnaast zijn de concessiesubsidies geactualiseerd voor de actuele indexatie cijfers. Om de stijgende indexatie in 2022 deels op te vangen is de vrijval vanuit de niet uitgekeerde bonussen en lagere distributiekosten voor de OV-chipkaart hiervoor gereserveerd. Tevens hebben verschuivingen plaatsgevonden binnen de jaarschijven van het dagelijks beheer en onderhoud.

Voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (daling van € 68,4 miljoen) gaat het voornamelijk om verschuiving in bestedingsritmes binnen de beschikbare projectbudgetten. Met name bij de Metropolitane fietsroutes, het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan, project Kruising Erasmusweg-Lozerlaan, het programma instroom nieuwe trams regio Den Haag en bus- en metrostation Nissewaard was er sprake van een te optimistische planning in de begroting 2022. Daarnaast is een deel van de eerder aangemelde projecten (programma kleine projecten) niet aangevraagd of doorgeschoven.

Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat stijgen de lasten met € 0,4 miljoen. De afgelopen periode is er meer bestuurlijk eigenaarschap gecreëerd voor het daadwerkelijk indienen van projectvoorstellen. Dit heeft geleid tot een lijst met kansrijke projecten die in 2022 kunnen starten. De verwachting is nu dat het jaarbudget niet voldoende zal zijn om alle aanvragen voor een projectbijdrage te kunnen honoreren. Daarom wordt nu voorgesteld om een deel van het nog onbestemde deel uit de Egalisatiereserve (resultaat jaarrekening 2021) hiervoor in te zetten ter dekking.

De Overhead stijgt met € 0,3 miljoen. Deze stijging is het gevolg van een structurele toevoeging van twee functies aan het functiegebouw van de MRDH. Dit betreft een budgetneutrale wijziging met betrekking tot verkeer en openbaar vervoer

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2022 worden in hoofdstuk 4 (per programma), in hoofdstuk 5 (Overhead) en hoofdstuk 6.2 (paragraaf Bedrijfsvoering) nader toegelicht.

Saldo van baten en lasten tweede begrotingswijziging 2022

Het positieve saldo van baten en lasten daalt als gevolg van deze begrotingswijziging met € 0,4 miljoen. Dit saldo is ontstaan vanwege de verhoging van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat. Het budget wordt verhoogd omdat de verwachting is dat het huidige jaarbudget niet voldoende zal zijn om alle aanvragen voor een projectbijdrage te kunnen honoreren.

Reservemutaties tweede begrotingswijziging 2022

De onttrekking aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat wordt verhoogd met € 0,4 miljoen.

4. Programma's

Beleidsmatige afwijkingen

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

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

Status	Betekenis
Groen	De activiteit wordt conform planning gerealiseerd.
Oranje	Het realiseren van de voor 2022 geplande activiteit loopt vertraging op.
Rood	De activiteit wordt **niet** meer gerealiseerd.

Financiële afwijkingen

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de Begroting 2022 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2022 vastgestelde Begroting 2022 na 1e wijziging is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

4.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

4.1.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

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

onderhoudsopgave waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.		

Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitvoeren van het concessiemanagement met daarbij bijzondere aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis en de uitrol van de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het in 2021 vast te stellen Transitieprogramma OV 2021 en verder.		
Studie uitvoeren naar het variëren in techniekvormen binnen het OV, zoals een mogelijke introductie van Bus Rapid Transit systemen in de metropoolregio (bijvoorbeeld op het tracé Rotterdam-Maastunnel, Zoetermeer-Rotterdam al dan niet vooruitlopend op een nieuwe invulling).		De studie wordt niet generiek MRDH-breed uitgevoerd, BRT-concepten worden wel onderzocht in de studies per verbinding o.a. LeiZo, HOV-Maastunnel en Westland.
Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van de Innovatieroute, gericht op innovaties op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.		

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voortkomend uit de gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten en Westland. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV-netwerk.		
De afronding van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn (adaptieve ontwikkelstrategie) in het kader van het gebiedsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) en starten van eventuele vervolgacties.		De verkenning naar de Adaptieve Ontwikkelstrategie Wegen en Fietsnetwerk is gestart. Dit najaar wordt het gezamenlijke vertrekpunt van Rijk-Regio uitgezet, waarna begin 2023 verder vervolg aan wordt gegeven. Reden vertraging door complexiteit van de opgave.
We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.		
Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de		

onderhoudsopgave waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.		

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Data inwinning op orde krijgen en houden (digitaliseringsopgave).		De inwinning is niet voor alle data-onderdelen op orde. Er is landelijk nog geen overeenstemming over de scope van de data items, waardoor ze niet naar de gemeenten gecommuniceerd kunnen worden. Trekker van regionale digitaliseringsopgave is gestopt per september 2022. Overdracht naar Zuid-Holland Bereikbaar wordt onderzocht.
Inzet van slimme duurzame en veilige verkeersoplossingen voor auto, fiets, OV en vracht gericht op duurzaam reisgedrag. Actieve kennisdeling en financieel en organisatorisch ondersteunen innovatietrajecten mobiliteit, zoals automatisch rijden en varen (Future Mobility Park, voorheen Researchlab Automated Driving Delft (RADD) en Researchlab Autonomous Shipping (RAS)), innovatieprogramma's bij OV-bedrijven, deelmobiliteit etc. Herijking en monitoring van projecten en bijbehorende top-eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.		
Het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) evalueren met advies over vervolgaanpak.		
Evaluatie "Mobility as a Service" (MaaS) Rotterdam The Hague Airport (RTHA).		In mei van dit jaar is de MaaS pilot RTHA officieel geëindigd. De MaaS pilot RTHA was één van de zeven landelijke MaaS pilots. Door de coronacrisis zijn veel van deze pilots vertraagd en verlengd tot eind 2022. De geldt niet voor de MaaS pilot RTHA. Met de 9292OV Moves app is er een werkzame app waarin het plannen, boeken en betalen van meerdere mobiliteitsdiensten mogelijk is. 9292 en PON zullen deze app verder uitwerken en het aanbod van mobiliteitsdiensten verder uitbreiden. Wel volgt er nog een evaluatie van de zeven landelijke pilots.

Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

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

Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Programmamanagement voeren ten behoeve van het door ontwikkelen en uitvoeren van het Regionaal programma duurzame mobiliteit.		
Monitoring van de voortgang van het programma met oog op eventuele bijstelling.		
We faciliteren de transitie naar zero emissie busvervoer, zodat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn.		
Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit.		

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

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie. We zoeken hier samen met partners naar mogelijkheden voor het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.		In het voorjaar en de zomer zijn we betrokken geweest bij diverse gemeentelijke aanvragen voor Versnellingsgelden (IenW/BZK
Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde locaties. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht,		De studie naar de kansen en mogelijkheden rond bekostiging van groen-blauw bij gebiedsontwikkelingen is afgerond. Deze vormt input voor de strategische agenda’s.

station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel		Daarnaast liggen er kansen om bij grote opgaven rond woningbouw en infrastructuur het belang van groen en blauw mee te koppelen.
Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.		

4.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Lasten:			
Beleid en programmering			
Verkeer	8.376.770	8.124.970	-251.800
Openbaar vervoer	5.330.000	5.163.436	-166.564
Subsidie CROW Kp-VV	0	0	0
Subtotaal Beleid en programmering	**13.706.770**	**13.288.406**	**-418.364**
Exploitatie openbaar vervoer			
Concessies	423.868.008	515.818.523	91.950.515
Beheer en onderhoud infra	9.897.243	5.973.243	-3.924.000
Subtotaal Exploitatie OV	**433.765.251**	**521.791.766**	**88.026.515**
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	3.036.902	3.075.673	38.771
Subtotaal Apparaatslasten	**3.036.902**	**3.075.673**	**38.771**
Financiering			
Rente	10.376.558	10.376.558	0
Subtotaal Financiering	**10.376.558**	**10.376.558**	**0**
Totaal lasten	**460.885.481**	**548.532.403**	**87.646.922**
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	438.316.983	444.236.905	5.919.922
Rente	10.376.558	10.376.558	0
Marktconformiteits-opslag	7.256.143	7.256.143	0
Overige inkomsten	5.935.797	87.662.797	81.727.000
Totaal baten	**461.885.481**	**549.532.403**	**87.646.922**
Saldo van baten en lasten	1.000.000	1.000.000	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-1.000.000	-1.000.000	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten

Beleid en programmering

Als gevolg van een organisatiewijziging is het aantal fte gestegen met 3,0 fte ten opzichte van de begroting 2022. De stijging betreft het structureel toevoegen van de functies adjunct manager openbaar vervoer, adjunct manager verkeer en tactisch concessiemanager openbaar vervoer aan het functiegebouw van de MRDH, zie voor een verdere toelichting de paragraaf bedrijfsvoering. De budgetneutrale dekking van deze formatie uitbreiding vindt plaats door de budgetten voor Beleid en programmering te verlagen. Voor 2022 gaat het om een bedrag van € 127.793 voor Verkeer en een bedrag van € 166.564 voor Openbaar vervoer.

Daarnaast is er binnen het onderdeel Verkeer sprake van een budgetverlaging van € 124.007. Het betreft incidentele bijdragen van het Rijk aan een project voor een slimme mobiliteitsaanpak gericht op het onderwijs en een project voor duurzame mobiliteit (zero emissie stadslogistiek). De werkzaamheden zijn reeds afgerond en financieel verantwoord in 2021.

Concessies en Beheer en onderhoud infra
De verhoging van de lasten met € 88,0 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

Beschikbaarheidsvergoeding 2022 (verhoging € 81,7 miljoen):

De totale verwachte BVOV bedraagt € 81,7 miljoen. In 2022 zal het Rijk 80% van deze aanvragen uitkeren (€ 65,4 miljoen). MRDH keert op haar beurt deze volledige bevoorschotting uit aan de vervoerders. De definitieve afrekening zal waarschijnlijk in 2023 plaatsvinden.

Vervoerder	Mutatie lasten	
Rail Rotterdam (RET)	+	52,1 miljoen
Bus Rotterdam e.o. (RET)	+	5,6 miljoen
Rail Haaglanden (HTM)	+	11,9 miljoen
Bus Haaglanden Stad (HTM)	+	6,7 miljoen
Haaglanden Streek (EBS)	+	3,9 miljoen
Voorne-Putten en Rozenburg (EBS)	+	1,5 miljoen
Totaal	**+**	**81,7 miljoen**

Overige mutaties (verhoging € 6,3 miljoen):

Onderwerp	Mutatie lasten	
De verleende subsidies voor de concessies zijn geactualiseerd voor de actuele indexatie cijfers. Voor de rail concessies zijn deze definitief en voor de bus concessies zijn nog gebaseerd op voorlopige indexatie cijfers.	+	€ 6,6 miljoen
Wijzigingen in de aanvraag van de RET voor de jaarlijkse vergoeding van dagelijks beheer en onderhoud. Dit betreft aanpassingen van het bestedingsritme in de jaren 2022 en 2023, maar is begrotingsneutraal.	+	€ 3,5 miljoen
Van het beschikbare budget voor het dagelijks beheer en onderhoud van areaal uitbreidingen schuift een deel door naar 2023, omdat het dit jaar nog niet nodig was.	-	€ 3,8 miljoen
De begrote bonussen worden dit jaar niet uitgekeerd als onderdeel van afspraken over OV en Corona.	-	€ 1,7 miljoen
De benodigde kosten voor distributiekosten chipkaart en DRIS in 2022 vallen lager uit.	-	€ 0,6 miljoen
De ontvangen index is dit jaar lager dan de benodigde indexatie voor de bekostiging van de concessies. Om dit deels te kunnen opvangen worden de vrijvallende bedragen uit de twee bovenstaande regels gereserveerd om de hogere indexatie te kunnen opvangen.	+	€ 2,3 miljoen
Totaal	**+**	**€ 6,3 miljoen**

Apparaatslasten
Zie voor de toelichting op de stijging van de directe kosten personeel de paragraaf Bedrijfsvoering (opgenomen in hoofdstuk 6.2).

Financiering
Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Baten

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

Rente en Marktconformiteits-opslag
Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Overige inkomsten
Onder de overige inkomsten is de beschikking van het Rijk opgenomen voor de beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022. Dit betreft een bedrag van € 81,7 miljoen.

4.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

4.2.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Realisatie van tramlijn 19B naar de TU Delft.		
Realisatie van de maatregelen om tramlijn 1 geschikt te maken voor bredere voertuigen in Den Haag, Rijswijk en Delft.		
Realisatie van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand, de Metro aan Zee.		Fysieke realisatie nadert de afronding. Traject indienstellingsvergunning start daarna met de indiening van een aanvraag door RET beheer. Risico's daarbij zijn nog steeds o.a. vertraging in de aanlevering van (delen) informatiedossier en dus de complete aanvraag en eventueel noodzakelijk weg te werken restpunten voordat kan worden gestart met rijden. Met betrokkenen is een duidelijke procesplanning afgesproken zodat er voldoende tijd is om de complete aangevraagde vergunning goed te beoordelen.
Realisatie van inframaatregelen voor de nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding door de Maastunnel.		
Realisatie van de reconstructie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).		
Realisatie haltevoorzieningen, fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstromingsmaatregelen R-net lijnen 403, 404, 456, 455, 170 en 173.		In het voorjaar is een aangepaste (jaar)planning gemaakt. Uitvoering wordt nu opgepakt.
Realisatie kwaliteitsverbetering minimaal vijf OV-knooppunten, onder meer Spijkenisse centrum.		Over 36 knooppunten worden gesprekken gevoerd of wordt gewerkt aan startnotities. Drie projecten zijn in de realisatiefase (Rodenrijs opgeleverd, Noorderhelling opgeleverd en Zuidplein in uitvoering). Het tempo van realisatie wordt vertraagd door schaarste aan capaciteit en middelen bij gemeenten en stations beheerders.
Realisatie fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus.		
Realisatie van verbeteringen van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets.		

Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk van acht routes: Westland-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker, Zoetermeer-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander, Westland-Den Haag 2x, Westland-Delft en Dordrecht-Rotterdam;		Op een aantal tracés zorgen complexe schakels voor vertraging in de voortgang. Aan het einde van 2022 worden over de oplossingsrichting voor deze schakels voortgangs- besluiten verwacht. Er wordt doorgewerkt aan verkenningen, met als doel ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst in Q1 2023.
Uitwerking en waar mogelijk realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam		De uitwerking van de snelheidsmaatregelen van beide projecten verloopt volgens planning. Aanvragen voor subsidie vanuit de vervoerders en gemeenten lopen. Echter wordt tegelijk door vervoerders en MRDH een risico gezien waar het gaat om de inpassing in de buitenruimte. Dit leidt soms tot nadelige effecten op de snelheid van het OV. In overleg met betrokken gemeenten wordt dit nader besproken.
Uitwerking en waar mogelijk realisatie van korte termijnmaatregelen OV-verbinding Zoetermeer-Leiden.		
Uitwerking van maatregelen voor de HOV-verbinding Ridderkerk-Rotterdam.		
Uitwerking van technisch mogelijk maken van een frequentieverhoging op het samenloopdeel RandstadRail, daaraan gerelateerd het gekoppeld rijden van HTM-voertuigen op de Leyenburgcorridor.		Realisatie van het deel treinbeveiliging is voorzien in Q1-Q2 2023, en start exploitatie in augustus 2023, dit was eerder Q4-2022. De reden van deze vertraging is het langere offertetraject, en de beperkte engineeringscapaciteit van de aannemer. Verschillende scenario's voor gekoppeld rijden worden onderzocht, eind dit jaar meer duidelijkheid over op welke lijnen en wanneer er gekoppeld gereden kan worden
Uitwerking van de bestelling van 50 nieuwe trams in Den Haag en omstreken, alsmede de uitwerking van het aanpassen van de traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16 en het voorbereiden van een nieuwe remise op de GAVI-locatie in Den Haag.		Voor instroom van de nieuwe trams is besluitvorming nodig door gemeente Den Haag over de realisatie van een nieuwe tramremise op de GAVI-locatie. Dit is in voorbereiding.

		In aanvulling op de genoemde 50 trams is in de BCVa van 14 december besluitvorming voorzien over de mogelijke bestelling van extra trams, met een maximum van 62 exemplaren.
Uitwerking van de bestelling van extra RET-metrovoertuigen op het hele metronet, alsmede de uitwerking van ondersteunende inframaatregelen metronet zoals aanpassing spoorbeveiliging, extra stallingscapaciteit, stroomvoorziening, saneren overweg en geluidsmaatregelen.		
Uitwerking van maatregelen in regio Rotterdam als gevolg van het Plan Toekomstvast Tramnet 2021.		

Doelstelling: Betrouwbaar op weg

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

Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Het realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) op basis van een technisch en financieel haalbaar plan, zoals de shuttle bij Leidsenhage, in Zoetermeer en Rotterdam The Hague Airport.		Het Plan van Aanpak voor de Mall of the Netherlands wordt opgesteld. Voor Rotterdam The Hague Airport wordt een marktconsulatie gehouden met uitkomst in Q3 2022 van de aanbesteding en afhankelijk van gegadigden. De HAGA-shuttle is definitief gestopt.
Na Rotterdam The Hague Airport, uitrollen van Mobility as a Service (MaaS) naar andere deelgebieden.		
Deelmobiliteit uitrollen als verbetering van de "last mile" naar woon- en werkgebieden.		Het opstellen van de beoogde visie- en strategie blijkt complexer dan verwacht. Hierdoor is het noodzakelijk om meer tijd te nemen om zo tot een breder gedragen eindproduct te komen. Als tussenstap werken we eerst naar een regionale verkenning deelmobiliteit die ingaat op de

		taak van de MRDH bij het uitrollen van deelmobiliteit binnen gemeenten.
Uitvoeren van de haalbaarheidsstudie ten behoeve van de realisatie van de Cargoloop.		

Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

Aangegeven inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitvoeren van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 , in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid		
Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de metropoolregio.		
Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic, SCHOOL op SEEF en dodehoek-lessen.		

4.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Lasten:			
Projectkosten Verkeer			
Verkeersmanagement en wegenstructuur	43.767.079	21.938.312	-21.828.767
Fiets- en ketenmobiliteit	41.055.573	19.862.125	-21.193.448
Verkeersveiligheid	20.539.484	19.490.198	-1.049.286
Subtotaal Verkeer	**105.362.136**	**61.290.634**	**-44.071.502**
Projectkosten Openbaar vervoer			
Netwerk openbaar vervoer	75.172.881	50.815.667	-24.357.214
Subtotaal Openbaar vervoer	**75.172.881**	**50.815.667**	**-24.357.214**
Apparaatslasten			
Directe kosten personeel	1.339.611	1.339.611	0
Subtotaal Apparaatslasten	**1.339.611**	**1.339.611**	**0**
Totaal lasten	**181.874.628**	**113.445.913**	**-68.428.715**
Baten:			
Onttrekking fonds BDU	181.874.628	110.308.552	-71.566.076
Overige inkomsten	0	3.137.361	3.137.361
Totaal baten	**181.874.628**	**113.445.913**	**-68.428.715**
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Algemeen

Lasten

<u>Verkeersmanagement en wegenstructuur</u>
De lagere verwachte bestedingen van € 21,8 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret-maatregelen: Momenteel zijn er geen subsidieprojecten binnen de categorie Verkeersmanagement en wegenstructuur in uitvoering. De voorbereidingskosten voor de aanleg van de HOV-busbaan worden verantwoord binnen de categorie Netwerk openbaar vervoer.	-	6,1 miljoen
Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, kruispunt IJsselmondse knoop, is de subsidie aanvraag nog in voorbereiding. Naar verwachting leidt dit pas in 2023 tot bestedingen voor de MRDH.	-	1,75 miljoen
In de begroting 2022 was nog rekening gehouden met de start van de realisatie van het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan, één van de maatregelen uit het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers'. Naar verwachting start de uitvoering van het project in 2024.	-	4 miljoen
In de begroting 2022 was nog rekening gehouden met de start van de realisatie van het project Kruising Erasmusweg-Lozerlaan, één van de maatregelen uit het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers'. Naar verwachting start de uitvoering van het project in 2025, nadat in 2024 en 2025 het voorlopig respectievelijk definitief ontwerp wordt opgeleverd.	-	6 miljoen
De uitrol van "Automatisch Vervoer op de First en Last Mile" (AVLM) projecten is vertraagd, wat leidt tot een lagere realisatie in 2022. Eind 2022 zal het programma (financieel) worden geactualiseerd en aan het bestuur worden voorgelegd.	-	2,5 miljoen

In het kader van de Korte Termijn Aanpak (KTA) vindt naar verwachting in 2022 de afrekening plaats van nog openstaande verplichtingen van de Verkeersonderneming. Een aantal van deze verleningen wordt naar verwachting lager vastgesteld, wat leidt tot minder bestedingen dan gepland.	-	2,0 miljoen
Diverse kleine mutaties, voornamelijk saldo van projecten waarvoor een deel van de kosten al verantwoord was in 2021 (lagere bestedingen 2022), een enkel gedurende het jaar 2022 aan het IPVa toegevoegd project (hogere bestedingen) en het aanpassen van een enkel bestedingsritme.	+	0,55 miljoen
Totaal	**-**	**€ 21,8 miljoen**

Fiets- en ketenmobiliteit

De lagere verwachte bestedingen van € 21,2 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De realisatie van de Metropolitane fietsroutes Westland - Rotterdam en Zoetermeer - Rotterdam is gestart, maar het grootste deel van de uitvoering zal vanaf 2023 plaatsvinden. De routes Den Haag - Pijnacker en Delft - Rotterdam Alexander zijn nog niet in uitvoering. Voor de laatstgenoemde route is wel een samenwerkingsovereenkomst getekend, waardoor de verwachting is dat in 2023 met de uitvoering kan worden gestart. Het budget schuift door naar komende jaren.	-	19,6 miljoen
Binnen het programma kleine projecten is een deel van de aanmeldingen in het IPVa 2022 niet aangevraagd, wat leidt tot lagere lasten in 2022. Daartegenover staat dat door vertraging in kleine projecten lasten uit 2021 naar 2022 zijn doorgeschoven. Omdat het aandeel van niet aangevraagde projecten hoger is dalen per saldo de lasten in 2022.	-	1,6 miljoen
Totaal	**-**	**€ 21,2 miljoen**

Verkeersveiligheid

De lagere verwachte bestedingen van € 1,0 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
Binnen het programma kleine projecten is een deel van de aanmeldingen in het IPVa 2022 niet aangevraagd, wat leidt tot lagere lasten in 2022. Daartegenover staat dat door vertraging in kleine projecten lasten uit 2021 naar 2022 zijn doorgeschoven. Omdat het aandeel van niet aangevraagde projecten hoger is, dalen per saldo de lasten in 2022.	-	1,0 miljoen
Totaal	**-**	**€ 1,0 miljoen**

Netwerk openbaar vervoer

De lagere verwachte bestedingen van € 24,4 miljoen ontstaan door:

Onderwerp	Mutatie lasten	
De projecten ontwikkeling Entreegebied Zoetermeer (2,3 miljoen), Bus- en metrostation Nissewaard (6 miljoen), HOV Ridderkerk (1,6 miljoen), Doorstroming OV (3,7 miljoen), starten niet in 2022 en schuiven door naar 2023.	-	13,6 miljoen
Door vertraging in de realisatie schuiven lasten voor de projecten INTHR (9 miljoen), lijn 19 (3,1 miljoen), Uitvoering R-net (0,5 miljoen), Mobiliteitsverbetering Algeracorridor (0,7 miljoen) en 4-sporigheid Schiedam (2,1 miljoen) door van 2022 naar 2023.	-	15,4 miljoen
Het budget voor Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret-maatregelen staat bij Verkeersmanagement en wegenstructuur. De voorbereidingskosten voor de aanleg van de HOV-busbaan betreffen kosten worden binnen de categorie Netwerk openbaar vervoer en worden daarom ook hier verantwoord.	+	4,5 miljoen
Diverse kleine mutaties bij kleine OV projecten	+	0,1 miljoen
Totaal	**-**	**€ 24,4 miljoen**

Apparaatslasten
Er wordt momenteel geen begrotingswijziging voorgesteld.

Baten

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

Overige inkomsten
In 2021 heeft de MRDH een bijdrage van het Rijk voor specifieke verkeersveiligheids-maatregelen ontvangen van € 5,4 miljoen. Voor het jaar 2022 bedragen de verwachte bestedingen ten laste van dit budget € 3,1 miljoen.

4.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

4.3.1 Beleidsmatige voortgang

Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Uitvoering en opschaling van de regionale innovatieprogramma's om meer bedrijven te betrekken bij de kennis en faciliteiten die fieldlabs en innovatieve consortia van bedrijven en kennisinstellingen te bieden hebben.		
Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen en het versterken van de kennis bij en het netwerk tussen gemeenten. Het gaat dan om kennis over de mogelijkheden van technologie voor gemeentelijke problemen, kennis over de wijze waarop innovatief werken onderdeel kan worden van de gemeentelijke bedrijfsvoering en de mogelijkheden om innovatie daadwerkelijk in te kopen.		
Verder doorontwikkelen van de aanpak om gemeenten te ondersteunen bij het realiseren van een toekomstbestendig en digitaal breed MKB.		*De Metropoolregio sluit voor wat betreft de doelstelling Goede digitale connectiviteit vanaf 2022 aan bij de doelen van de Digitaliseringsagenda Zuid-Holland om de digitale economie van de regio te versterken (besluit bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 9 februari 2022). De digitalisering van het mkb maakt daar ook onderdeel van uit. Daarom wordt deze activiteit met ingang van de 1e bestuursrapportage 2022 verantwoord onder de doelstelling 'Goede digitale connectiviteit'. Dit sluit ook aan bij de ontwerpbegroting MRDH 2023.*

Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Versterken van een MBO-HBO campusecosysteem met als doel een goede aansluiting tussen onderwijs, arbeidsmarkt en omgeving te realiseren, een intensieve samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven te stimuleren en een leven lang ontwikkelen (LLO) aan te jagen;		
Economisch rendement van campussen versterken door kennisdeling op het gebied van		

governance, innovatie, productontwikkeling, verdienmodellen, internationalisering, subsidie en bereikbaarheid te stimuleren en meer centraal te stellen in de aanpak;		
Bekendheid vergroten van het campusecosysteem, zodat bedrijven campussen regionaal actiever opzoeken en participeren in innovatie, onderwijsvernieuwing en LLO.		

Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

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

Bestaande activiteiten uit de in juli 2021 vastgestelde begroting 2022:

- Onderhouden van het kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de metropoolregio. Dit doen we door de kennis van de twee grote steden te delen met de andere 21 gemeenten en ze te helpen om deze kennis in te zetten, bijvoorbeeld voor het harmoniseren van de gemeentelijke regelgeving en het gemeentelijke beleid, zodat tempo gemaakt kan worden bij de aanleg van communicatienetwerken zoals glasvezel en 5G. Binnen het kennisnetwerk zorgen we ervoor dat bij de uitrol van 5G de zorgen die er in de samenleving zijn aandacht krijgen.

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

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Activiteiten begroting 2022 na wijziging volgens de sporen van de Digitaliseringsagenda Zuid-Holland		
Uitwisselen van kennis en ervaring op het gebied van digitalisering.		
Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Digitale connectiviteit: Gemeenten ondersteunen bij vraagstukken over digitale connectiviteit en het ontwikkelen van strategie/visie op het gebied van digitalisering.		Via de Connectiviteit Brigade helpt de MRDH samen met PZH, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag en een extern bureau gemeenten met vraagstukken op het gebied van 5G, glasvezel en digitale strategie. Het aantal hulpvragen vanuit MRDH-gemeenten is beperkter dan verwacht. Verschillende

		gemeenten (waaronder Schiedam, Rijswijk, Krimpen aan den IJssel) gaven aan geen capaciteit te hebben om met een vraagstuk aan de slag te gaan. Ook op de langere termijn blijft capaciteit de remmende factor. Daarom zal de Connectiviteit Brigade haar werkzaamheden na 2022 naar verwachting niet voortzetten. Vanaf einde Q3 tot en met Q4 wordt een evaluatie uitgevoerd
Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Digitale innovatie: Stimuleren van digitale innovatie door bij te dragen aan projecten en de kennis die uit deze projecten komt met de regio te delen.		
Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Cybersecurity: Bijdragen aan de cyberweerbaarheid van ondernemers en cyberveiligheid van de regio door projecten te steunen en kennis hierover te delen.		
Digitaliseringsagenda Zuid-Holland: Mens Centraal: digitale kennis en vaardigheden: Faciliteren van het mkb in de digitaliseringstransitie. Uit een verkenning in 2022 zal blijken welke activiteiten de MRDH op zich zal nemen (denk aan: kennis delen, projecten meefinancieren, relatie leggen met leven lang ontwikkelen/onderwijs).		Er is gestart met een verkenning naar welke rol de MRDH kan spelen op het gebied van digitalisering van het mkb, wat aanvullend is op het overige aanbod van initiatieven. Hierbij worden ook de ervaringen en (tussen)resultaten van gefinancierde projecten uit het Sterker uit de crisis-programma meegenomen. Deze verkenning is in juli afgerond. Het onderzoek dat is uitgevoerd leidde niet tot een helder advies. De argumenten die het advies onderbouwen zijn niet sterk genoeg om het advies te volgen en mee te nemen naar de werkgroep ter bespreking. Dit vereist vanuit de MRDH werkorganisatie meer onderzoek: in het derde kwartaal worden het uitgevoerde onderzoek en daarnaast andere bestaande onderzoeken nogmaals onder de loep genomen. In het najaar wordt een werkgroep digitalisering mkb gepland om het onderzoek en de verkenning te bespreken.

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

Doelstelling: Stimuleren van groengebruik en recreatie als vestigingsfactor

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.		
Opnemen van groene en blauwe kwaliteit in de integrale ontwikkelplannen voor verstedelijking.		In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH dringt daarom bij de provincie Zuid-Holland aan op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving.
Zorgen voor verbinding / informatiedeling tussen het regionale netwerk Vrijetijdseconomie en de Bestuurlijke Tafel Groen Blauwe Leefomgeving.		
Faciliteren en ondersteunen van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie.		Vanwege beperkte ambtelijke inzet vanuit de MRDH is het netwerk minder vaak bij elkaar geweest. De rol van de MRDH op het gebied van Vrijetijdseconomie wordt meegenomen in de actualisatie van de Strategische Agenda.

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

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

Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

Inspanning/activiteit	Status	Toelichting bij afwijking
Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.		De functie van het netwerk en de brede kennisdeling over energietransitie staan onder druk door de gevraagde expertise die energievraagstukken met zich meebrengen (niet sec economisch) en de omvang van de regionale energiestrategie qua inhoud. Bovendien is de kennis over energietransitie verspreid over de verschillende experts binnen de gemeenten. De vraag is daarom of de huidige structuur van het netwerk energie nog passend is, of dat een andere opzet mogelijk gewenst is. Deze vraagstelling wordt meegenomen in de actualisatie van de Strategische Agenda.

4.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Lasten:			
Subtotaal programmakosten	3.135.372	3.510.372	375.000
Subtotaal InnovationQuarter	872.500	872.500	0
Subtotaal YES!Delft	410.417	410.417	0
Subtotaal directe kosten personeel	967.426	967.426	0
Totaal lasten	**5.385.715**	**5.760.715**	**375.000**
Baten:			
Inwonerbijdrage	5.229.465	5.229.465	0
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	37.500	37.500	0
Totaal baten	**5.266.965**	**5.266.965**	**0**
Saldo van baten en lasten	-118.750	-493.750	-375.000
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	118.750	493.750	375.000
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen:

Lasten

De begrote lasten stijgen met € 375.000. Dit is als volgt te verklaren:

- De afgelopen periode is extra inzet gepleegd op projectontwikkeling. Daarnaast is er meer bestuurlijk eigenaarschap gecreëerd voor het daadwerkelijk indienen van projectvoorstellen. Dit heeft geleid tot een lijst met concrete projecten die in 2022 kunnen starten. De verwachting is dat het huidige programmabudget niet voldoende zal zijn om alle projectvoorstellen te honoreren. Bij de resultaatbestemming jaarrekening 2021 heeft het algemeen bestuur besloten om het jaarrekeningresultaat 2021 (€ 1.234.645) en de vrijval die ontstond na opheffing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat (€ 100.000) toe te voegen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. Hierbij is de voorwaarde gesteld dat de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat hiervoor binnen twee jaar een concrete bestemming voorstelt. De verwachting is dat in 2022 nog een aanvraag voor een projectbijdrage wordt ingediend op het gebied van digitalisering van de tuinbouw voor een bedrag van € 375.000. Dit bedrag wordt daarom nu als budget ter begroting gebracht en toegevoegd aan de programmakosten. De bestuurscommissie kan dan ten laste van dit budget besluiten om nog in 2022 cofinanciering te verlenen aan dit projectvoorstel. Tegenover deze budgettoevoeging wordt voor eenzelfde bedrag een bijdrage uit de reserve begroot.

Reserves

De onttrekking aan de Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat (EV) wordt verhoogd met € 375.000, vanwege het ter begroting brengen van een deel van het binnen de reserve beschikbare vrije budget van € 1.334.645 voor concrete projectvoorstellen. Zie ook de toelichting bij de lasten.

5. Overhead en vennootschapsbelasting

5.1 Overhead

Overhead (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Lasten:			
Personele overhead Va	2.837.181	3.092.767	255.586
Materiële overhead Va	2.439.200	2.439.200	0
Totaal Overhead Va	**5.276.381**	**5.531.967**	**255.586**
Personele overhead EV	809.183	809.183	0
Materiële overhead EV	609.800	609.800	0
Totaal Overhead EV	**1.418.983**	**1.418.983**	**0**
Totaal lasten overhead	**6.695.364**	**6.950.950**	**255.586**

Dekkingsbronnen Overhead (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Onttrekking fonds BDU	5.276.381	5.531.967	255.586
Inwonerbijdrage EV	1.418.983	1.418.983	0
Totaal dekkingsbronnen Overhead	**6.695.364**	**6.950.950**	**255.586**
Resultaat	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiële afwijkingen

Lasten en baten

De stijging van de personele overheadkosten (€ 255.586) is het gevolg van een structurele toevoeging van de functies adjunct manager openbaar vervoer en adjunct manager verkeer aan het functiegebouw van de MRDH. Zie voor een verdere toelichting de paragraaf bedrijfsvoering.

De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 6.2). 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 Weerstandsvermogen en risico's

Vennootschapsbelasting

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

Voor wat betreft de activiteit treasuryfunctie[1] (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) liet de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) laat deze activiteit een 'plus' zien, die op dit moment door de MRDH wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Deze 'plus' wil de Rijksbelastingdienst belasten met Vpb. In dit verband gaat de Rijksbelastingdienst voorbij aan het feit dat de MRDH deze leningen verstrekt vanuit de rol als Vervoersautoriteit en 'lender of last resort'. De vervoerders kunnen wel lenen bij banken, maar dan tegen (zeer) hoge rentepercentages. Om het openbaar vervoer betaalbaar te houden, is ervoor gekozen om te lenen bij de MRDH. Daarnaast subsidieert de MRDH de in rekening gebrachte opslag weer via de concessie aan de vervoerders. De Rijksbelastingdienst kijkt echter niet naar de MRDH als geheel, maar ziet de treasuryfunctie als aparte activiteit.

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

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarbij we voor de vennootschapsbelasting de jaren 2016 en 2017 hebben kunnen afronden. Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. De Rijksbelastingdienst heeft de jaren 2018, 2019 en 2020 inmiddels conform de afgesproken bestendige gedragslijn afgehandeld. De hernieuwde aanslagen zijn inmiddels ontvangen.

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

Dit betekent een teruggaaf van ruim € 5,6 miljoen op deze 3 aangiften. De MRDH heeft de aangifte 2021 inmiddels ook ingediend conform de afgesproken gedragslijn.

6.2 Bedrijfsvoering

Als gevolg van een organisatiewijziging is het aantal fte gestegen met 3,0 fte ten opzichte van de begroting 2022. De stijging betreft het structureel toevoegen van de functies adjunct manager openbaar vervoer, adjunct manager verkeer en tactisch concessiemanager openbaar vervoer aan het functiegebouw van de MRDH, waardoor de formatie van de MRDH organisatie wijzigt van 89,6 fte naar 92,6 fte. Dit besluit is op 12 september 2022 genomen door het dagelijks bestuur.

Bij de start van de adjuncten en de tactisch concessiemanager (in 2019) is uitgesproken te ambiëren dat de inzet tijdelijk (3 jaar) en dus eindig is. Argument hiervoor was dat de doorontwikkeling van de organisatie zou leiden tot een grotere taakvolwassenheid van de individuele medewerkers waardoor de managerial aandacht afnemend zou zijn.

De MRDH organisatie heeft – bestuurlijk onderstreept in de inzet voor de vernieuwde Strategische Agenda – geconcludeerd dat eindigheid van de functies niet te verwachten en onwenselijk is. Het blijvend investeren en acteren in het omliggende netwerk van gemeenten en andere partners op managementniveau, naast de inzet van betrokken medewerkers, is onlosmakelijk verbonden met de koers die vanuit MRDH de komende jaren wordt gevaren.

Zowel de adjuncten als de tactisch concessiemanager worden volledig gedekt vanuit de BDU-inkomsten van de begroting. Om de functies structureel in de personeelskosten-begroting op te nemen is het noodzakelijk de begrotingspost personeelskosten verkeer en openbaar vervoer op te hogen. Voor de adjunct managers betreft dit de begroting 2022 voor overhead, onderdeel personele overhead Vervoersautoriteit (2 maal € 127.793, prijspeil begroting 2022). De budget neutrale dekking vindt plaats door gelijktijdige verlaging van de budgetten voor Beleid en programmering Verkeer en Openbaar vervoer (beiden € 127.793) van het begrotingsprogramma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, waardoor de benodigde onttrekking aan de beschikbare BDU-middelen per saldo niet wijzigt. Ingangsdatum voor deze wijziging is 1 januari 2022.

Voor de tactisch concessiemanager betreft dit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, onderdeel directe kosten personeel (€ 116.313, prijspeil 2022).
De budget neutrale dekking vindt plaats door gelijktijdige verlaging van het budget voor Beleid en programmering Openbaar vervoer van het begrotingsprogramma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, waardoor de benodigde onttrekking aan de beschikbare BDU-middelen per saldo niet wijzigt. Ingangsdatum voor deze wijziging is 1 september 2022 (€ 38.771), omdat tot deze datum de functie via inhuur heeft plaatsgevonden.

In de volgende overzichten is de was-wordt situatie van de verdeling van de apparaatslasten over de drie programma's (zie hoofdstuk 3) en het overzicht Overhead (zie hoofdstuk 5.1) weergegeven:

Was kostenverdeling apparaatslasten 2022

Onderdeel	fte's	Kosten	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Overhead BDU	Kostenverdeling: Inwonerbijdrage EV: Programma economisch vestigings-klimaat	Kostenverdeling: Inwonerbijdrage EV: Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	197.789			158.231		39.558
BFC, BSB en BID	29,6	2.818.587			2.254.870		563.717
Vervoersautoriteit	49,0	4.800.593	3.036.902	1.339.611	424.080		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.173.334				967.426	205.908
Totaal personele apparaatslasten	**89,6**	8.990.303	3.036.902	1.339.611	2.837.181	967.426	809.183
Materiële apparaatslasten		3.049.000			2.439.200		609.800
Totalen		**12.039.303**	**3.036.902**	**1.339.611**	**5.276.381**	**967.426**	**1.418.983**

Wordt kostenverdeling apparaatslasten 2022

Onderdeel	fte's	Kosten	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Overhead BDU	Kostenverdeling: Inwonerbijdrage EV: Programma economisch vestigings-klimaat	Kostenverdeling: Inwonerbijdrage EV: Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	1,0	197.789			158.231		39.558
BFC, BSB en BID	29,6	2.818.587			2.254.870		563.717
Vervoersautoriteit	52,0	5.094.951	3.075.673	1.339.611	679.667		
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.173.334				967.426	205.908
Totaal personele apparaatslasten	**92,6**	9.284.661	3.075.673	1.339.611	3.092.767	967.426	809.183
Materiële apparaatslasten		3.049.000			2.439.200		609.800
Totalen		**12.333.661**	**3.075.673**	**1.339.611**	**5.531.967**	**967.426**	**1.418.983**

Wijziging kostenverdeling apparaatslasten 2022

Onderdeel	fte's	Kosten	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Kostenverdeling: BDU verkeer en vervoer: Overhead BDU	Kostenverdeling: Inwonerbijdrage EV: Programma economisch vestigings-klimaat	Kostenverdeling: Inwonerbijdrage EV: Overhead inwoner-bijdrage EV
Personele apparaatslasten							
Secretaris-algemeen directeur	0,0	0			0		0
BFC, BSB en BID	0,0	0			0		0
Vervoersautoriteit	3,0	294.357	38.771	0	255.586		
Economisch Vestigingsklimaat	0,0	0				0	0
Totaal personele apparaatslasten	**3,0**	294.357	38.771	0	255.586	0	0
Materiële apparaatslasten		0			0		0
Totalen		**294.357**	**38.771**	**0**	**255.586**	**0**	**0**

6.3 Onderhoud kapitaalgoederen

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

De planning was om binnen de huidige investeringsbudgetten in 2021 en 2022 te investeren in dit nieuwe huisvestingsconcept. In verband met de zorgvuldigheid voor duurzaamheid (het maximaal hergebruiken van het huidig meubilair) zijn de kosten aanzienlijk lager uitgevallen dan vooraf begroot. Door de lange leveringstijden bij leveranciers hebben er in 2021 geen investeringen plaats gevonden. Alle investeringen vinden plaats in 2022.

Het gereserveerde investeringsbedrag voor ICT van € 45k was gereserveerd voor telefonie. Echter is dit aangewend voor de aanschaf van ICT middelen. Veel vergaderingen vinden hybride plaats waarbij een deel van de mensen op kantoor aanwezig is en een deel van de mensen elders. Hierdoor blijkt de noodzaak om op meer plekken schermen te plaatsen. Tevens bleek dat niet alle aanwezige schermen/apparatuur meer volgens de huidige techniek te functioneren. Om er voor te zorgen dat er binnen de MRDH optimaal digitaal vergaderd kan worden is besloten om het gereserveerde investeringsbedrag aan te wenden voor ICT middelen. Mede doordat er andere ideeën zijn op het gebied van telefonie. Dit wordt momenteel uitgewerkt.

De afgelopen jaren heeft de MRDH koffiemachines gehuurd. Het huurcontract liep aan het begin van 2022 af. Er is besloten om nieuw machines te kopen in plaats van te huren. Op de lange termijn is dit goedkoper. De levering en plaatsing van de nieuwe machines zal begin 2023 plaats vinden.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, koffiemachines in 5 jaar en ICT (hardware) in 3 jaar.

Het investeringsbudget en de bijbehorende meerjarige kapitaallast (afschrijving) waren in de begroting 2022 als volgt opgenomen:

Investering	Investeringsbedrag	2021	2022	2023	2024	2025
Meubilair	244.000	106.000	138.000			
ICT	45.000		45.000			

Kapitaallast	2021	2022	2023	2024	2025
Meubilair	5.300	17.500	24.400	24.400	24.400
ICT		7.500	15.000	15.000	7.500

Kapitaallast	2021	2022	2023	2024	2025
Overige materiële vaste activa	57.285	50.430	50.430	50.430	50.430

De investering en kapitaallast wordt:

Investering	Investeringsbedrag	2021	2022	2023	2024	2025
Meubilair, machines	145.000		115.000	30.000		
ICT	45.000		45.000			

Kapitaallast	2021	2022	2023	2024	2025
Meubilair, machines		5.730	14.474	17.488	17.488
ICT		7.356	14.712	14.712	7.356

Kapitaallast	2021	2022	2023	2024	2025
Overige materiële vaste activa	58.582	51.727	51.727	51.727	51.727

Het investeringsbudget en de jaarlijkse afschrijvingen wijzigen. De jaarlijkse kapitaallasten (afschrijving) komen ten laste van de materiële apparaatslastenbegroting (onderdeel huisvesting/ facilitaire zaken). Deze lasten passen binnen de begroting zoals in het huidige meerjarenkader voor de apparaatslasten is opgenomen.

Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014;
gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 28 november 2022;

b e s l u i t :

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

Aldus besloten in de openbare vergadering van 16 december 2022 van het algemeen bestuur.

de secretaris,	de voorzitter,
Christel Mourik	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 2021 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2022 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

Omschrijving	Saldo jaarrekening 31-12-2021	Raming toevoeging 2022	Raming onttrekking 2022	Raming saldo 31-12-2022
Reserves				
Reserve Weerstandsvermogen EV	0	0	0	0
Egalisatiereserve EV	5.507.907	0	493.750	5.014.157
Risicoreserve financieringen	27.000.000	1.000.000	0	28.000.000
Subtotaal reserves	**32.507.907**	**1.000.000**	**493.750**	**33.014.157**
Fondsen				
BDU	209.859.883	562.060.852	560.077.424	211.843.311
Subtotaal fondsen	**209.859.883**	**562.060.852**	**560.077.424**	**211.843.311**
TOTAAL-GENERAAL	**242.367.790**	**563.060.852**	**560.571.174**	**244.857.468**

Toelichting mutaties

Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat
Betreft voor € 118.750 een reserveonttrekking ter dekking van de exploitatielasten van de laatste maanden van de subsidie voor het YES!Delft programma 2020- 2022 City of the Future. Hier was in de primaire Begroting MRDH 2022 al rekening mee gehouden. In deze bestuursrapportage wordt aanvullend een bedrag van € 375.000 aan de reserve onttrokken voor de dekking van nog te verlenen projectbijdragen aan gemeenten voor zover deze het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat 2022 overschrijden.

Risicoreserve financieringen
Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. De toevoeging is weergegeven bij Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 4) en betreft de marktconformiteits-opslag die in rekening wordt gebracht bij de vervoerders. Deze opslag wordt toegevoegd aan de reserve totdat deze risico-reserve op voldoende niveau is. Ten opzichte van de Begroting MRDH 2022 is de geraamde toevoeging met € 1,0 miljoen gestegen. De stijging is in de 1e Bestuursrapportage MRDH 2022 verwerkt.

BDU
De toevoeging is gebaseerd op de meest recente beschikking van het ministerie (december 2021) vermeerderd met de verkregen indexatie van 3,854%. De onttrekkingen betreffen de bijdragen aan de exploitatie van:

- Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (€ 444.236.905)
- Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (€ 110.308.552)
- Overhead (€ 5.531.967)

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

Bijlage 2 – Overzicht baten en lasten per taakveld

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

Programmabegroting 2022 per taakveld (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Lasten per programma			
2.1 Verkeer en vervoer	115.078.517	70.755.215	-44.323.302
2.5 Openbaar vervoer	527.681.592	591.223.100	63.541.508
3.1 Economisch Vestigingsklimaat	5.385.715	5.760.715	375.000
0.4 Overhead	6.695.364	6.950.950	255.586
Totaal	**654.841.188**	**674.689.981**	**19.848.793**
Baten per programma			
2.1 Verkeer en vervoer	115.078.517	70.755.215	-44.323.302
2.5 Openbaar vervoer	528.681.592	592.223.101	63.541.509
3.1 Economisch ontwikkeling	5.266.965	5.266.965	0
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.695.364	6.950.950	255.586
Totaal	**655.722.438**	**675.196.231**	**19.473.793**
Saldo van baten en lasten (0.11)	**881.250**	**506.250**	**-375.000**
0.10 Toevoeging aan reserves	-1.000.000	-1.000.000	0
0.10 Onttrekking aan reserves	118.750	493.750	375.000
Resultaat	**0**	**0**	**0**

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

De taakvelden 2.1 Verkeer en vervoer en 2.5 Openbaar vervoer worden verantwoord in de programma's 2.1 Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer en 2.2 Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer. In deze programma's is een duidelijke splitsing aangegeven welk taakveld het bevat. De rentelast en rentebaat worden verantwoord onder het taakveld 2.5 Openbaar vervoer omdat deze leningen betrekking hebben op deze taak. Omdat wij leningen aantrekken en direct 1 op 1 doorlenen is er geen sprake van een treasury taak.

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

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

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

Bijlage 3 – Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

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

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

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Incidentele lasten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	1.000.000	82.727.000	81.727.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	12.981.538	10.602.159	-2.379.379
3. Economisch Vestigingsklimaat	118.750	493.750	375.000
Overhead	0	0	0
Totaal	**14.100.288**	**93.822.909**	**79.722.621**
Baten per programma			
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	0	81.727.000	81.727.000
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	12.981.538	10.602.159	-2.379.379
3. Economisch Vestigingsklimaat	118.750	493.750	375.000
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	0	0	0
Totaal	**13.100.288**	**92.822.909**	**79.722.621**
Saldo van incidentele baten en lasten	**1.000.000**	**1.000.000**	**0**

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer
De incidentele lasten betreft de toevoeging aan de risicoreserve financieringen (€ 1,0 miljoen, zie bijlage 1 Staat van reserves en fondsen) en de beschikking van het Rijk voor de Beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022 (€ 81,7 miljoen, zie toelichting bij hoofdstuk 4.1.2).

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

Project gefinancierd met incidentele bijdragen (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Incidentele baten			
No Regret pakket CID Binckhorst	2.900.000	2.900.000	0
Studie Voorne-Putten	102.000	102.000	0
Studiekosten MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	3.078.000	3.078.000	0
KTA Move	1.265.848	1.265.848	0
Zuid-Holland bereikbaar exploitatie 2022	2.450.000	2.450.000	0
Fietsstimulering	61.989	61.989	0
Onderwijsaanpak	82.685	0	-82.685
Opgave Fiets	75.000	75.000	0
Inzet tour de Force	250.000	250.000	0
Studie en innovatie CID Binckhorst	378.000	378.000	0
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied	2.255.372	0	-2.255.372
Zero Emissie Stadslogistiek	41.322	0	-41.322
Fietsnetwerkplannen Zuidwest	41.322	41.322	0
Beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	0	81.727.000	81.727.000
Totaal	**12.981.538**	**92.329.159**	**79.347.621**

Economisch Vestigingsklimaat
Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ter dekking van de subsidie 2020-2022 (City of the Future) aan YES!Delft (lasten en baten) voor € 118.750 en een bedrag van € 375.000 voor de dekking van nog te verlenen projectbijdragen aan gemeenten voor zover deze het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat 2022 overschrijden.

Structureel begrotingssaldo

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

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's)	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage	Begrotings-wijzigingen 2022-2
Saldo baten en lasten	881.250	506.250	-375.000
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-881.250	-506.250	375.000
Begrotingssaldo na bestemming	0	0	0
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	1.000.000	1.000.000	0
Structureel begrotingssaldo	1.000.000	1.000.000	0

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

Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
088 5445 100
informatie@mrdh.nl
www.mrdh.nl

Datum
16 december 2022