

**Ontwerpbegroting 2016  
en meerjarenbeeld 2017-2019**

**Metropoolregio Rotterdam Den Haag**

# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>Leeswijzer</b>	<b>5</b>
<b>1. Samenhang en opbouw begroting MRDH</b>	<b>6</b>
1.1 <i>Introductie</i>	6
1.2 <i>Vervoersautoriteit</i>	6
1.3 <i>Economisch Vestigingsklimaat</i>	6
1.4 <i>Organisatie en bedrijfsvoering</i>	7
1.5 <i>Financiën</i>	8
<b>2. Vervoersautoriteit</b>	<b>10</b>
2.1 <i>De inhoudelijke ambities</i>	10
2.2 <i>De financiële structuur</i>	11
2.3 <i>Programma Verkeer</i>	11
2.4 <i>Programma Openbaar Vervoer</i>	15
<b>3. Programma Economisch Vestigingsklimaat</b>	<b>20</b>
3.1 <i>Werklocaties</i>	22
3.2 <i>Smart Infrastructure</i>	22
3.3 <i>Branding</i>	23
3.4 <i>Clustervorming</i>	24
3.5 <i>Financiering</i>	25
3.6 <i>Onderwijs en arbeidsmarkt</i>	26
3.7 <i>Bereikbaarheid</i>	27
3.8 <i>Economie landelijk gebied</i>	28
<b>4. Samenwerkingsverbanden</b>	<b>30</b>
4.1 <i>Bereik!/DVM Zuidvleugel</i>	30
4.2 <i>DOVa (voormalig SkVV)</i>	30
<b>5. Paragrafen</b>	<b>31</b>
5.1 <i>Financiering</i>	31
5.2 <i>Verbonden partijen</i>	32
5.3 <i>Weerstandsvermogen en risico's</i>	33
5.4 <i>Onderhoud kapitaalgoederen</i>	35
5.5 <i>Salariskosten</i>	36
5.6 <i>Investeringen</i>	36
<b>6 Staat van fondsen 2016-2019</b>	<b>38</b>

<b>7. Inwonerbijdrage per gemeente</b>	<b>39</b>
<b>8. Besluit</b>	<b>40</b>
<b>Bijlage 1: Kostenverdeelstaat 2016-2019 gecompriemd</b>	<b>41</b>

## Inleiding

Voor u ligt de ontwerpbegroting voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voor 2016. Het is een integrale begroting met daarin de programmabegrotingen voor Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Ook de samenwerkingsverbanden waarvoor de MRDH penvoerder is, worden als een apart programma in beeld gebracht.

De afschaffing van de Wet gemeenschappelijke regelingen-plus en de oprichting van de gemeenschappelijke regeling MRDH liggen nog maar kort achter ons (december 2014). Voor 2015 was een beleidsarme begroting opgesteld, die nog in overwegende mate steunde op de eerder opgestelde begrotingen van de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden. In de nu voor u liggende begroting voor 2016 is een flinke stap vooruit gezet in de integratie van de begrotingsopzet en uniformering van de budgettering. Tegelijkertijd wordt uitvoering gegeven aan de gemaakte afspraak dat de investeringsprogramma's verkeer en vervoer van de beide voormalige stadsregio's tot en met 2017 gescheiden inzichtelijk blijven. Nadat deze begroting is vastgesteld zal afstemming met de gemeentelijke controllers plaatsvinden of deze begroting de gemeenten voldoende inzicht geeft. De uitkomsten hiervan kunnen dan meegenomen worden bij de opstelling van de begroting 2017.

De voorliggende ontwerpbegroting sluit aan bij de inhoudelijke uitgangspunten van de MRDH, zoals die zijn geformuleerd in de Strategische Bereikbaarheidsagenda en de Agenda Economisch Vestigingsklimaat. Deze uitgangspunten zijn in 2014 door de 24<sup>1</sup> gemeenten in het MRDH-gebied vastgesteld. In de loop van 2015 worden de inhoudelijke documenten in samenspraak met de 23 deelnemende gemeenten nader uitgewerkt, waardoor een nog sterkere verbinding zal ontstaan tussen de beleidsdoelen, de concrete activiteiten en de daarvoor gereserveerde budgetten.

Niet alleen inhoudelijke ambities vinden hun weg in de begroting. Ook ten aanzien van de bedrijfsvoering worden ambities geformuleerd. Diverse taken zullen kwalitatief beter, doeltreffender en doelmatiger georganiseerd worden. Een digitaliseringsslag van werkprocessen past in dat streven. Hiertoe wordt in 2015 een werkplan opgesteld. In 2015 en 2016 wordt dat plan uitgevoerd. Het uitgangspunt daarbij is dat de apparaatslasten binnen de gestelde kaders blijven. Deze kaders maken deel uit van de Kadernota MRDH begroting 2016, die op 6 maart 2015 is vastgesteld door het algemeen bestuur.

De ontwerpbegroting 2016 is gebaseerd op deze vastgestelde budgettaire kaders. De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2015 met 0,75% naar € 2,47 per inwoner; voor 2016 is dat een totaalbedrag van € 5,7 miljoen. Van die € 2,47 wordt voor maximaal € 1,01 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,46 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat.

De Brede Doeluitkering (BDU) voor verkeer en vervoer is de belangrijkste dekking voor de kosten van de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer. De geraamde lasten bedragen in 2016 € 643,2 miljoen. In 2016 is daarvoor € 589,3 miljoen beschikbaar aan BDU middelen en € 44,2 miljoen uit het Fonds Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad in Haaglanden (BOR-fonds). De negen gemeenten van het voormalige Stadsgewest Haaglanden stellen aanvullend een bedrag voor Verkeer en Openbaar Vervoer beschikbaar van € 9,148 per inwoner, in totaal € 9,7 miljoen. Dit bedrag komt uitsluitend ten goede aan het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van het voormalige Stadsgewest Haaglanden. Deze werkwijze geldt conform afspraak tot en met 2017.

Vanwege de beperkte termijnen voor het opstellen van de begroting 2016 wordt er een fasering in de besluitvorming van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) aangebracht.

---

<sup>1</sup> In 2014 waren 24 gemeenten betrokken bij de oprichting van de MRDH. Per 1 januari 2015 zijn Bernisse en Spijkenisse gefuseerd tot de nieuwe gemeente Nissewaard. Daarom kent de MRDH sinds 2015 23 deelnemende gemeenten.

De financiën zoals opgenomen in de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer vormen de financiële kaders voor het IPVa 2016.

Het uitgewerkte investeringsprogramma zal gelijktijdig met de begroting 2016 in het algemeen bestuur van 3 juli 2015 worden vastgesteld.

## Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat een introductie van de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.

Hoofdstuk 2, 3 en 4 bevatten de programma's voor Verkeer, Openbaar Vervoer, Economisch Vestigingsklimaat en de samenwerkingsverbanden waarvoor de MRDH penvoerder is. Hierbij wordt antwoord gegeven op drie vragen:

- 'Wat willen we bereiken?'  
In deze alinea wordt aangegeven wat we in 2016 willen bereiken.
- 'Wat gaan we daarvoor doen?'  
Hierbij gaan we in op de activiteiten die worden uitgevoerd om de eerder genoemde doelstellingen te bereiken. Deze worden toegelicht op het niveau van de beleidsmatige inspanningen.
- 'Wat gaat dat kosten?'  
In deze alinea maken we onderscheid in programmalasten en apparaatslasten.

Hoofdstuk 5 bevat de in het Besluit Begroting en Verantwoording<sup>2</sup> (BBV) verplicht gestelde paragrafen.

Hoofdstuk 6 bevat de in het Besluit Begroting en Verantwoording<sup>3</sup> (BBV) verplicht gestelde overige onderdelen.

Hoofdstuk 7 bevat een nadere toelichting op de inwonerbijdrage.

---

<sup>2</sup> en <sup>3</sup> De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moet opstellen. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevat de regelgeving daarvoor. Op basis van de wet geldt het BBV ook voor gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

# **1. Samenhang en opbouw begroting MRDH**

## **1.1 Introductie**

De 23 gemeenten verenigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werken aan een duurzame internationale Metropoolregio Rotterdam Den Haag waarin bewoners en bedrijven zich optimaal kunnen ontplooiën, (internationale) bezoekers zich welkom voelen en belangrijke bestemmingen eenvoudig en goed bereikbaar zijn. Het is de ambitie van de MRDH om de internationale concurrentiepositie te versterken. Hiervoor bundelen de 23 gemeenten van de Metropoolregio hun krachten om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De inhoudelijke agenda's van de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat zijn leidend om deze ambitie te realiseren.

De MRDH opereert binnen het bestuurlijke en maatschappelijke netwerk van gemeenten, bedrijfsleven, kennisinstellingen, financiers, provincie, Rijk en internationale organisaties. Resultaatgerichte samenwerking tussen en met deze partijen is het uitgangspunt. De MRDH initieert, agendeert, coördineert en financiert.

## **1.2 Vervoersautoriteit**

Het verbeteren van de bereikbaarheid in de metropoolregio is één van de centrale strategieën om de ambitie te realiseren. Door het versterken van de interne bereikbaarheid kunnen de kwaliteiten van de verschillende deelgebieden binnen de MRDH optimaal worden benut. En door het versterken van de externe bereikbaarheid, internationaal en nationaal kan de economische relatie met andere economische zwaartepunten in Nederland en daarbuiten worden versterkt. Samenwerking op de schaal van de metropoolregio op het gebied van Verkeer en Openbaar Vervoer zijn daartoe noodzakelijk.

De Vervoersautoriteit MRDH (Va) geeft uitvoering aan de wettelijke taken op het terrein van verkeer en vervoer en plaatst dat binnen een breder kader. In 2014 is daarvoor de Strategische Bereikbaarheidsagenda vastgesteld.

De Strategische Bereikbaarheidsagenda positioneert het verkeer- en vervoersysteem als een cruciaal onderdeel van de metropoolvorming. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doelen op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de Metropoolregio. De bredere doelen van de Metropoolregio ter versterking van het economisch vestigingsklimaat zijn het uitgangspunt geweest voor het bepalen van de opgaven voor een succesvol, verkeer- en vervoersysteem. Snellere verbindingen per auto en OV vergroten het draagvlak voor voorzieningen en de mogelijkheden voor functionele integratie (zakelijke contacten, woon-werkrelaties, winkelverkeer). De Mainport, Greenports en het cluster van internationale instellingen nemen een bijzondere plek in binnen de metropoolregio en vragen om een goede interne en externe bereikbaarheid. Internationale concurrentie en het 'daily urban system' maken samenwerking op de schaal van de metropoolregio noodzakelijk.

## **1.3 Economisch Vestigingsklimaat**

De economische kansen voor de metropoolregio zijn legio: een sterke internationale oriëntatie, een diverse economische structuur met zwaartepunten van alle topsectoren, de aanwezigheid van vier topuniversiteiten en meerdere hogescholen en de aanwezigheid van natuur vlakbij de grootste stadscentra, maken dat dit gebied een zeer goede uitgangspositie heeft in de internationale concurrentieslag tussen metropolen.

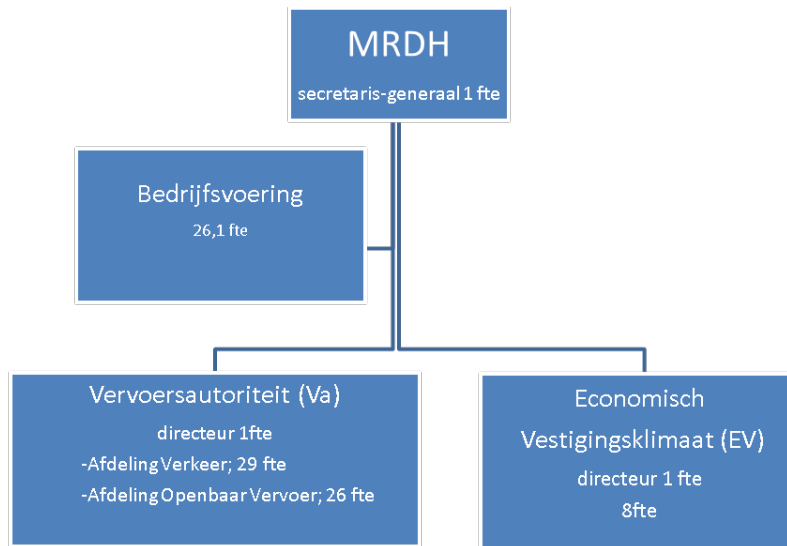
Ondanks die goede uitgangspositie blijven de economische prestaties achter bij vergelijkbare regio's in Nederland. Onze economie groeit minder hard dan in de Metropoolregio Amsterdam en de Metropoolregio Eindhoven. De grote steden in de MRDH kampen met een hardnekkige werkloosheid, ruim boven het landelijk gemiddelde. En meerdere belangrijke, beeldbepalende economische sectoren staan aan de vooravond van een grote vernieuwingsslag. De Agenda Economisch Vestigingsklimaat benoemt globale trends die kansen bieden, maar ook vragen om gezamenlijke actie.

## 1.4 Organisatie en bedrijfsvoering

De organisatie van de MRDH krijgt vorm vanuit de samenwerkende gemeenten. Dit uitgangspunt past zowel bij de wens tot zo laag mogelijke kosten (onder andere in relatie tot de inwonerbijdrage), als bij de gedachte dat regionale samenwerking een taak is van de deelnemende gemeenten zelf. Daarom zijn in bestuurlijk opzicht alle deelnemende gemeenten vertegenwoordigd in het algemeen bestuur, in de bestuurscommissies en in de adviescommissies. De directie van de ambtelijke organisatie moet op voet van gelijkwaardigheid op bestuurs- en directieniveau verbindingen kunnen leggen. De gemeenten zijn tevens verbonden met de ambtelijke organisatie van de MRDH door medewerkers te detacheren op functies in de flexibele schil. Daarnaast betreft de MRDH voortdurend medewerkers van de gemeenten bij projecten, activiteiten en het uitstippelen van beleid. Ook op het terrein van bedrijfsvoering in het algemeen, of specifieke onderdelen daarvan in het bijzonder, opereert de MRDH in een netwerk met de gemeenten.

### MRDH-organisatie

De organisatie, onder leiding van de secretaris-generaal, bestaat uit twee inhoudelijke organisatieonderdelen, de Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV), en een centrale stafafdeling Bedrijfsvoering (Bv). De secretaris-generaal is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en algemeen bestuur en is verantwoordelijk voor het organiseren van het bestuurlijk opdrachtgeverschap van de MRDH-organisatie. Samen met de directeur Va, de directeur EV en de manager Bv vormt de secretaris-generaal het directieteam. De MRDH-organisatie ziet er schematisch als volgt uit:



### Vervoersautoriteit

Binnen dit organisatieonderdeel staat de uitvoering van de Strategische Bereikbaarheidsagenda centraal. Onder de eindverantwoordelijkheid van de directeur Vervoersautoriteit zijn er twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer.

De dagelijkse leiding van deze afdelingen ligt bij twee managers. De Vervoersautoriteit telt 56 fte, waarvan 35fte in de vaste kern en 21 fte in de flexibele schil. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer.

### *Economisch Vestigingsklimaat*

EV kenmerkt zich als een regie- en programma-organisatie. De ambtelijke organisatie van dit organisatieonderdeel bestaat daarom uit een kleine vaste kern, die nauw samenwerkt met de gemeentelijke diensten van de deelnemende gemeenten. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de directeur Economisch Vestigingsklimaat. Deze is lid en tevens voorzitter van een Directieraad die uit directeuren/hoofden economie van enkele gemeenten bestaat en die elk verantwoordelijk zijn voor een inhoudelijk thema of werkveld. Dit organisatieonderdeel bestaat uit 9 fte.

### *Bedrijfsvoering*

De Bedrijfsvoering is gepositioneerd onder de secretaris-generaal. De bedrijfsvoeringsfuncties omvatten HRM, Communicatie, Financiën & Control, Juridische Zaken, Bestuursondersteuning, Secretariaat, ICT en Facilitaire Zaken/Huisvesting. Totale ambtelijke capaciteit voor dit onderdeel: 26,1 fte, waarvan 6,5 fte ten laste van de inwonerbijdrage en 19,6 fte ten behoeve van de Vervoersautoriteit, waarbij voor deze laatste geldt dat dit gelijkelijk wordt verdeeld over de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer. De dekking hiervan vindt gelijkelijk plaats uit de Rotterdamse en Haaglandse BDU fondsen. Facilitaire zaken worden deels door eigen medewerkers gedaan en deels extern ingekocht.

Voor de eerste drie jaar worden tijdelijk kosten gemaakt als gevolg van de reorganisatie. Het betreft de plaatsing boven de formatie van medewerkers die om uiteenlopende redenen niet bij gemeenten konden worden geplaatst, alsmede formatie die nodig is om de organisatie binnen de MRDH verder vorm te geven, voor zover dat niet in de reguliere formatie is opgenomen. De omvang van deze tijdelijke extra formatie is begrensd op 6,9 fte over een periode van maximaal drie jaar. Deze frictiekosten komen volledig ten laste van de BDU.

## 1.5 Financiën

De begroting 2016 kent een omvang van €651 miljoen. In de onderstaande tabel is de totaalbegroting opgenomen en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2016 (euro's)	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
<i>Lasten per programma</i>				
1. Verkeer	<b>165.888.900</b>	54.870.500	44.183.800	101.691.700
2. Openbaar vervoer	<b>477.371.500</b>	577.456.300	449.295.700	388.603.700
3. Economisch vestigingsklimaat	<b>5.664.000</b>	5.706.500	5.749.300	5.792.400
4. Samenwerkingsverbanden	<b>2.554.500</b>	2.554.500	2.554.500	2.554.500
Totaal	<b>651.478.900</b>	640.587.800	501.783.300	498.642.300
<i>Baten per programma</i>				
1. Verkeer	<b>165.888.900</b>	54.870.500	44.183.800	101.691.700
2. Openbaar vervoer	<b>477.371.500</b>	577.456.300	449.295.700	388.603.700
3. Economisch vestigingsklimaat	<b>5.664.000</b>	5.706.500	5.749.300	5.792.400
4. Samenwerkingsverbanden	<b>2.554.500</b>	2.554.500	2.554.500	2.554.500
Totaal	<b>651.478.900</b>	640.587.800	501.783.300	498.642.300
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



Uitgangspunt binnen de MRDH is een gedegen financiering. Dit betekent:

- structurele uitgaven worden met structurele middelen gedekt;
- er worden geen verplichtingen aangegaan wanneer de bijbehorende dekking daarvoor ontbreekt. Middelen worden pas uitgegeven als ze daadwerkelijk in bezit zijn, met dien verstande dat een gelimiteerde overplanning van projecten in een jaar mogelijk is, mits de begroting over een periode van 10 jaar sluitend is;
- inkomsten worden conservatief geraamd;
- er wordt gedegen risicomanagement gevoerd en risico's worden realistisch geraamd (zie paragraaf 5.6 over het weerstandsvermogen).

De fluctuaties in de meerjarenramingen worden toegelicht bij de programma's.

## 2. Vervoersautoriteit

### 2.1 De inhoudelijke ambities

De Strategische Bereikbaarheidsagenda van de Vervoersautoriteit geeft de ambities weer en werkt met vijf kernthema's:

- concurrerende economie  
werken aan het versterken van de economie door het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische kerngebieden.  
De belangrijkste opgaven vanuit het thema 'concurrerende economie' liggen in het hoogstedelijk kerngebied en de Mainports/ Greenports. Hier liggen ook de grotere projecten van het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarover in het MIRT tussen Rijk en regio goede afspraken zijn gemaakt;
- verbeteren van de kwaliteit van plekken  
werken aan het verhogen van de kwaliteit van internationaal concurrerende plekken en de kwaliteit van andere woon- en werklocaties in de metropoolregio door de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van deze locaties te verbeteren.  
Bij de kwaliteit van plekken gaat het zowel om de waardering van de (openbare) ruimte, die meer subjectief van aard is, als het gebruik (komen er veel mensen?);
- kansen voor mensen  
werken aan het vergroten van de kansen voor mensen door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en tegen een redelijke prijs.  
Voor kansen voor mensen is gekeken naar het aantal banen dat mensen met de auto of openbaar vervoer kunnen bereiken binnen 45 minuten:
- de duurzame regio  
werken aan een meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem.  
Duurzaamheid is geen zelfstandige doelstelling, maar een randvoorwaarde. Er zijn twee aspecten waar de Vervoersautoriteit direct invloed op kan uitoefenen: vervoerwijze keuze en verplaatsingsafstand. Door in te zetten op de modal shift van auto naar fiets en openbaar vervoer en het verkorten of voorkomen van verplaatsingen over langere afstanden dragen wij bij aan een energiezuiniger vervoerssysteem.
- efficiënt en rendabel  
werken aan een kostenefficiënt en rendabel vervoerssysteem door optimaal gebruik te maken van het beschikbare vervoerssysteem en de ruimte daaromheen.  
Het verkeer- en vervoerbeleid en het ruimtelijk beleid in de regio worden zo op elkaar afgestemd dat we slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur en bestaand stedelijk gebied. Bovendien wordt gelet op de ontwikkeling van opbrengsten en kosten van taken waarvoor de Vervoersautoriteit direct verantwoordelijk is, zoals een efficiënte exploitatie van het openbaar vervoer en de kosten en baten van investeringen in de regionale OV-netwerken.

Binnen de MRDH begroting kent de Vervoersautoriteit twee programma's; een programma Verkeer en een programma Openbaar Vervoer. In deze begroting worden per programma aan de hand van de vijf kernthema's de volgende vragen beantwoord:

- Wat willen we bereiken? (doelstellingen)
- Wat gaan we daarvoor doen? (jaaractiviteiten)  
De Vervoersautoriteit geeft ook invulling aan een aantal wettelijke taken welke voorheen bij de stadsregio's waren belegd. Het gaat hierbij met name om de concessieverlening Openbaar Vervoer met alle daaraan gerelateerde opdrachten en activiteiten.

## 2.2 De financiële structuur

De Strategische Bereikbaarheidsagenda, c.q. het toekomstige Regionale Verkeer- en Vervoer Plan danwel de Regionale Nota Mobiliteit, wordt vertaald in een concreet Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa). Om de continuïteit van lopende programma's te borgen, is besloten om de investeringsprogramma's van de voormalige stadsregio's de eerste jaren - tot en met 2017- gescheiden te houden. Het is evident dat de intentie is de programma's zo snel als mogelijk in elkaar te schuiven. De MRDH neemt als rechtsoptvolger van de stadregio's immers de verplichtingen van de realisatieprojecten over. De vraag 'wat gaan we doen om de doelen te bereiken', wordt dus vooralsnog beantwoord vanuit de lopende investeringsprogramma's.

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor Beter Benutten en het Actieprogramma Regionaal OV. Het voormalige Stadsgewest Haaglanden beschikt over het Fonds Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad in Haaglanden (BOR-fonds, 2001). Uit dit fonds wordt een vastgesteld aantal projecten (mede)gefinancierd. Die gelden zijn volgens afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) voor een groot deel eind 2011 uitgegeven, maar voor enkele specifieke projecten is uitstel verleend.

Verder kent het voormalige Stadsgewest Haaglanden een inwonerbijdrage voor het Mobiliteitsfonds. Deze bijdrage (€9,148 per inwoner, prijspeil 2014) blijft in ieder geval in stand tot en met 2017. De inleg komt uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. Er wordt aparte besluitvorming voorbereid hoe om te gaan met deze inwonerbijdrage vanaf 2018. De begroting van de Vervoersautoriteit kent twee programma's: Verkeer en Openbaar Vervoer.

De financiën zoals opgenomen in de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer vormen de financiële kaders voor het IPVa 2016 dat tegelijk met deze begroting door het algemeen bestuur zal worden vastgesteld.

## 2.3 Programma Verkeer

Via de 5 kernthema's: concurrerende economie, kwaliteit van plekken, kansen voor mensen, de duurzame regio en efficiënt en rendabel geven wij antwoord op de vragen: wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat mag kosten voor het programma Verkeer.

### **Concurrerende economie**

*Wat willen we bereiken?*

- verbeteren autobereikbaarheid Den Haag Internationale Zone/Scheveningen;
- verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid Mainport en Greenport;
- verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid Rotterdam-Den Haag;
- verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid vanuit de zuidelijke Rijnmond en Drechtsteden naar het noorden.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

### MRDH breed

- Bijdragen aan het MIRT-onderzoek Rotterdam-Den Haag, samen met het Rijk en de centrumgemeenten.
- Uitwerken van de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de MRDH.

### Rotterdamse regio

- Bijdragen aan de totstandkoming van de grote wegverkeersprojecten in de regio, zoals de A4 Delft-Schiedam, de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein, de A13/A16-verbinding en de Blankenburgverbinding.
- Laten uitvoeren van het vraagbeïnvloedingsprogramma Beter Benutten vervolg door de Verkeersonderneming.

### Regio Haaglanden

- Bijdragen aan de totstandkoming van de grote wegverkeerprojecten in de regio, zoals de Rotterdamsebaan, A4-passage en Poorten & Inprikkers, A4 Delft-Schiedam en het programma Aansluitingen HWN-OWN (hoofdwegennet/onderliggend wegennet), maar ook aan grote wegverkeerprojecten over de grenzen van de regio heen, zoals de RijnlandRoute.
- Samen met de gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat, VNO-NCW West werken aan de realisatie van maatregelen uit het Beter Benutten 1 – programma.
- Coördineren van het vervolgprogramma Beter Benutten Haaglanden en met genoemde partijen uitwerken van vraagsturingsprojecten door bedrijfsleven en verbeteren infrastructuurprojecten door overheden.

### ***Verbeteren van de kwaliteit van plekken***

#### *Wat willen we bereiken?*

- verbeteren aantrekkelijkheid en bereikbaarheid langzaam verkeer van de regionale OV-knooppunten;
- ondersteunen van de gemeenten voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op lokaal niveau.

#### *Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

### MRDH breed

- Inventariseren van OV-locaties waar een tekort aan fietsparkeerplaatsen is om vervolgens met wegbeheerders afspraken te maken over realisatie en subsidies.
- Onderzoeken van de mogelijkheden voor verhuur van fietsen bij OV-locaties en dit te adviseren aan de wegbeheerders en vervoerbedrijven.
- Herijken van de regionale fietsroutenetwerk(en).
- Samen met de provincie Zuid-Holland als partner van het regionaal orgaan Verkeersveiligheid (ROV) gemeenten stimuleren om de verkeersveiligheid te verbeteren middels gedragsbeïnvloedingsmaatregelen (bijvoorbeeld Totally Traffic voor het voortgezet onderwijs en SCHOOL op SEEF in het basisonderwijs).
- Gemeenten stimuleren deel te nemen aan het uitvoeren van landelijke campagnes

### Rotterdamse regio

- Verstrekken van subsidies aan wegbeheerders om verkeersonveilige situaties aan te pakken, bijvoorbeeld blackspots

### Regio Haaglanden

- Verstrekken van subsidies aan wegbeheerders om de aanpak van verkeersonveilige situaties te stimuleren, bijvoorbeeld blackspots .
- Bijdragen aan de bouw van een fietsviaduct over de A4 (Ypenburg, Den Haag).

## **Kansen voor mensen**

### *Wat willen we bereiken?*

- verbeteren van een betrouwbare en snelle aansluiting op het hoofdnet auto (binnen 15 minuten) vanuit alle delen van de regio;
- doorontwikkeling Snelfietsroutenetwerk in de regio;
- stimuleren fietsbereikbaarheid basisvoorzieningen in landelijke woongebieden.

### *Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

#### MRDH breed

- Samen met de partners in de Zuidvleugel verder vorm geven aan de organisatie van Regionaal (Operationeel) Verkeersmanagement bij BEREIK!.
- De MRDH levert 0,5 fte aan het op 1 januari 2011 opgerichte Regionaal Verkeerskundig Team van BEREIK!.
- Met gemeenten, provincie en omliggende regio's samenwerken aan het opstellen van een beleidsplan en uitvoeringsprogramma snelfietsroutes 2015-2025.
- Monitoren van het fietsgebruik op meer dan tachtig locaties om vervolgens de regionale fietsroutenetwerken te herijken.

#### Rotterdamse regio

- Monitoring van de verkeersintensiteiten op de N471.
- Afspraken maken over de korte termijn maatregelen voor de Harmsenknoop N57-A15 en het knooppunt Vijfsluizen bij Schiedam/Vlaardingen.
- Subsidiëren van maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten vervolg.
- Bijdragen (kennis en subsidie) aan de uitvoering van de snelfietsroute Rotterdam-Spijkenisse.
- De snelfietsroute Dordrecht – Rotterdam (F16) van bewegwijzering voorzien.
- Bijdragen aan de voorbereiding van de snelfietsroutes Rotterdam – Gouda.

#### Regio Haaglanden

- Samenwerken met de gemeenten, provincie, RWS, VNO-NCW West aan de realisatie van maatregelen op het gebied van weginfrastructuur uit het Beter Benutten 1 – programma en Beter Benutten Vervolg.
- Bijdragen aan de voorbereiding van de snelfietsroute Rotterdam – Zoetermeer.

## **De duurzame regio**

### *Wat willen we bereiken?*

- gedragsverandering naar milieuvriendelijke vervoerwijzen (mobiliteitsmanagement);
- een modal shift in het vrachtverkeer.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

#### MRDH breed

- In samenwerking met de regiogemeenten, RWS, PZH, Havenbedrijf Rotterdam en met betrokkenheid van de belangenorganisaties wordt een beleidskader over vrachtwagenparkeren opgesteld voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Het (laten) beheren van de regionale verkeers- en milieumodellen Rotterdam en Haaglanden.

#### Rotterdamse regio

- Het door de Verkeersonderneming laten uitvoeren van de deelprogramma's 'reisgedrag, rijgedrag en logistiek' in het kader van het programma Beter Benutten Vervolg.
- Het uitvoeren van een promotiecampagne en de nameting van de snelfietsroute Dordrecht – Rotterdam (F16).
- Afronden van het Verwijzingsplan P+R.

#### Regio Haaglanden

- Bijdragen aan het aanpakken van knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting en samen met de gemeenten het Programma Duurzame Mobiliteit uitvoeren.
- We stimuleren afspraken over werk gerelateerd parkeren tussen bedrijven en overheidspartijen en dragen bij aan het verbeteren en uitbreiden van diverse P+R-locaties.
- Het stimuleren van het fietsgebruik met de jaarlijkse actie 'Op de fiets werkt beter!'

#### ***Efficiënt en rendabel***

*Wat willen we bereiken?*

- optimaliseren van de hele reisketen vanuit verschillende groepen gebruikers;
- integreren van dynamisch verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en reisinformatie.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

#### MRDH breed

- Uitwerken van de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de MRDH met speciale aandacht voor innovatieve mobiliteitsconcepten.

#### Rotterdamse regio

- Laten uitvoeren door de Verkeersonderneming van het deelprogramma reisgedrag van Beter Benutten vervolg.

#### Regio Haaglanden

- Samen met het bedrijfsleven / VNO-NCW West voortzetten van innovatieve maatregelen die gericht zijn op ander reisgedrag en verbetering van de reis- en routeinformatie, ter uitvoering van het Regionaal Convenant Bereikbaar Haaglanden dat door ruim 60 bedrijven en een aantal bedrijvenverenigingen is ondertekend.

## Wat gaat het kosten?

Programma 1: Verkeer (euro's)	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
<b>Lasten:</b>				
<u>Programmakosten regio Haaglanden</u>				
- <i>Beleid en programmering</i>	<b>100.000</b>	100.000	100.000	100.000
- <i>Verkeersmanagement en wegenstructuur</i>	<b>57.102.600</b>	9.085.800	2.206.000	44.552.500
- <i>Fiets- en ketenmobiliteit</i>	<b>11.185.200</b>	11.861.200	5.250.000	5.000.000
- <i>Verkeersveiligheid</i>	<b>5.820.000</b>	5.149.500	2.900.000	3.275.000
- <i>Apparaatslasten</i>	<b>2.343.400</b>	2.362.500	2.256.400	2.274.600
<b>Subtotaal regio Haaglanden</b>	<b>76.551.200</b>	<b>28.559.000</b>	<b>12.712.400</b>	<b>55.202.100</b>
<u>Programmakosten Rotterdamse regio</u>				
- <i>Beleid en programmering</i>	<b>2.500.000</b>	2.525.000	2.525.000	2.525.000
- <i>Verkeersmanagement en wegenstructuur</i>	<b>72.672.800</b>	10.858.000	16.599.000	31.599.000
- <i>Fiets- en ketenmobiliteit</i>	<b>6.739.000</b>	6.415.000	6.415.000	6.415.000
- <i>Verkeersveiligheid</i>	<b>5.082.500</b>	4.151.000	3.676.000	3.676.000
- <i>Apparaatslasten</i>	<b>2.343.400</b>	2.362.500	2.256.400	2.274.600
<b>Subtotaal Rotterdamse regio</b>	<b>89.337.700</b>	<b>26.311.500</b>	<b>31.471.400</b>	<b>46.489.600</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>165.888.900</b>	54.870.500	44.183.800	101.691.700
<b>Baten:</b>				
Regio Haaglanden	<b>76.551.200</b>	28.559.000	12.712.400	55.202.100
Rotterdamse regio	<b>89.337.700</b>	26.311.500	31.471.400	46.489.600
<b>Totaal baten</b>	<b>165.888.900</b>	54.870.500	44.183.800	101.691.700
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Toelichting meerjarige verschillen:

#### *Regio Haaglanden*

In 2016 is binnen het onderdeel Verkeersmanagement en wegenstructuur de laatste tranche subsidie uit het BOR-fonds voor de Rotterdamsebaan voor € 44,2 miljoen opgenomen.

In 2019 is binnen datzelfde onderdeel een reservering van € 42,3 mln. opgenomen in het kader van de Rotterdamsebaan in Den Haag.

#### *Rotterdamse regio*

In 2016 is binnen het onderdeel Verkeersmanagement en wegenstructuur voor € 63,2 miljoen een incidentele reservering voor de A13/A16 opgenomen.

In 2019 is binnen datzelfde onderdeel € 15 miljoen incidenteel extra opgenomen voor eventuele grote infrastructurele projecten.

## 2.4 Programma Openbaar Vervoer

Via de vijf kernthema's: concurrerende economie, kwaliteit van plekken, kansen voor mensen, de duurzame regio en efficiënt en rendabel geven wij antwoord op de vragen: wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat mag kosten voor het programma Openbaar Vervoer.

## **Concurrerende economie**

*Wat willen we bereiken?*

- verbeteren OV bereikbaarheid bestaande en nieuwe metropolitane locaties;
- versterken 'OV-backbone' ruimtelijk en vervoerkundig.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

### MRDH Breed

- Bijdragen aan het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.
- Bijdragen aan het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit.
- Participatie in Europese projecten en onderzoeken.

### Rotterdamse regio

- Ombouw Hoekse Lijn. Een activiteit in de gemeenten Schiedam, Maassluis, Vlaardingen en Rotterdam (Hoek van Holland).
- Onderzoek naar vergroten bereikbaarheid Maasvlakte 2.

### Regio Haaglanden

- Invullen van het programma Netwerk RandstadRail. Er worden nog aanpassingen doorgevoerd in Den Haag, Rijswijk en Delft.

## **Verbeteren van de kwaliteit van plekken**

*Wat willen we bereiken?*

- verbeteren structuur en aantrekkelijkheid haltes t.b.v. ruimtelijke kwaliteit internationale en metropolitane centra;
- verbeteren aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van OV-knooppunten;
- verbeteren toegankelijkheid en kwaliteit haltes openbaar vervoer;
- verhogen van de basiskwaliteit van (belangrijke) haltes van het OV net (denk hierbij aan digitale reisinformatie, fietsvoorzieningen, wachtvoorzieningen en sociale veiligheid).

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

### MRDH Breed

- Verhogen van toegankelijkheid van bus- en tramhaltes.
- Bijdragen aan het samenwerkingsverband Stedenbaan Plus.

### Rotterdamse regio

- Kwaliteitsverbetering station Alexander.
- Uitvoeren van projecten uit het programma Naar een Toekomstvast OV (NTOV). Dit betreft projecten in zowel Haaglanden-gemeenten als gemeenten in de regio Rotterdam.

### Regio Haaglanden

- Ontwikkelen van vervoers-/OV knoop Bleizo in Zoetermeer.
- Realiseren eindstation metrolijn E Den Haag Centraal.



## **Kansen voor mensen**

### *Wat willen we bereiken?*

. Dit thema leidt voor Openbaar Vervoer tot de volgende opgaven:

- verbeteren bereikbaarheid per openbaar vervoer vanuit een aantal grote woongebieden;
- verbeteren bereikbaarheid per openbaar vervoer van woon- en werkconcentraties in het landelijk gebied;
- verbeteren betrouwbare en snelle aansluiting op hoofdnet openbaar vervoer en hoofdnet auto (binnen 15 minuten) vanuit alle delen van de regio;
- stimuleren van (her)huisvesting voorzieningen en kantoren op regionale OV knooppunten.

### *Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

#### MRDH Breed

- Optimaliseren van indeling (bus) concessiegebieden en aansluitend optimalisatie van het busnetwerk.
- Uitwerken van relevante onderwerpen uit de Strategisch Bereikbaarheidsagenda naar een beleidsuitvoeringsplan.
- Verbeteren van 'first and last mile' voor OV gebruikers.
- Bijdragen aan het samenwerkingsverband Stedenbaan Plus.

#### Rotterdamse regio

- Uitwerken conclusies onderzoek 'Verbeteren Bereikbaarheid Rotterdam The Hague Airport (RTHA)'.

#### Regio Haaglanden

- Uitwerken van kansrijke projecten uit het programma 'Werelds Netwerk aan Zee'.

## **De duurzame regio**

### *Wat willen we bereiken?*

- stimuleren van de vervoerder voor het gebruik van duurzamer openbaar vervoer via de concessie;

### *Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

#### MRDH Breed

- Uitvoering geven aan de nieuwe Wet lokaal spoor (regeling treedt in werking op 1-12-2015).
- Relevante eisen worden opgenomen in de nieuw concessies.
- Bijdragen aan kennisontwikkeling op het gebied van zero-emissie busvervoer.

#### Regio Haaglanden

- Uitvoering geven aan het plan duurzame mobiliteit Haaglanden.

## **Efficiënt en rendabel**

### *Wat willen we bereiken?*

- optimaliseren van de hele reisketen vanuit verschillende groepen gebruikers;
- duurzame exploitatie OV;
- vernieuwende vervoersconcessies;

- verhoog opbrengsten OV door marketing en reisinformatie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

#### MRDH Breed

- Kostenbeheersing toepassen op regulier beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen rail.
- Kostenbeheersing en innovatieve aspecten in Concessie Rail 2016.
- Actieve sturing en adequaat beheer van de OV concessies.
- Inrichten OV marketing platform.

Wat gaat het kosten?

Programma 2: Openbaar Vervoer (euro's)	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
<b>Lasten:</b>				
<u>Programmakosten regio Haaglanden</u>				
Beleid en programmering OV	579.000	579.000	579.000	579.000
Exploitatie	116.438.600	110.269.900	109.523.800	107.777.600
Beheer en onderhoud infra	49.600.000	50.100.000	50.100.000	50.100.000
Netwerk	39.101.100	20.044.214	6.391.828	506.245
<u>Programmakosten Rotterdamse regio</u>				
Beleid en programmering OV	1.853.000	1.678.000	1.678.000	1.678.000
Exploitatie	111.769.800	109.119.800	110.909.800	112.731.000
Beheer en onderhoud infra	76.688.000	85.488.000	89.488.000	93.388.000
Netwerk	75.573.000	194.373.000	75.036.000	16.221.000
<u>Programmakosten MRDH</u>				
Beleid en programmering OV	370.000	370.000	370.000	370.000
Exploitatie	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Apparaatslasten	4.399.000	4.434.400	4.219.200	4.252.800
<b>Totaal lasten</b>	<b>477.371.500</b>	<b>577.456.314</b>	<b>449.295.628</b>	<b>388.603.645</b>
<b>Baten:</b>				
Regio Haaglanden	208.603.200	183.895.314	169.389.228	161.774.245
Rotterdamse regio	268.768.300	393.561.000	279.906.400	226.829.400
<b>Totaal baten</b>	<b>477.371.500</b>	<b>577.456.314</b>	<b>449.295.628</b>	<b>388.603.645</b>
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Toelichting op hoofdlijnen meerjarige verschillen:

##### Regio Haaglanden

In 2016 zijn binnen het onderdeel Netwerk reserveringen opgenomen voor:

- Netwerk RandstadRail (€ 16,3 miljoen)
- Fietstunnel station Delft Zuid (€ 7,4 miljoen)

In 2017 vinden voor het laatst reserveringen plaats voor:

- Tramlijn 1 (€ 7,5 miljoen)
- Raillijn 19 tracé Leidschendam - Rijswijk – Delft (€ 4,8 miljoen)

*Rotterdamse regio*

- De meerjarige verschillen bij het onderdeel netwerk worden voornamelijk veroorzaakt door het bestedingsritme van de Hoekse Lijn. In 2017 worden de bestedingen aan de Hoekse Lijn geraamd op € 162,3 miljoen. In 2016 bedraagt dit € 44 miljoen en in 2018 € 43,5 miljoen, om in 2019 af te lopen naar € 9,5 miljoen.

### 3. Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting Economisch Vestigingsklimaat vormt het financiële en beleidsmatige kader voor de periode 2016- 2019. Dit beleidsmatige kader komt direct voort uit de inhoudelijke ambities, doelstellingen en activiteiten zoals verwoord in de Agenda Economisch Vestigingsklimaat (AEV) en het bijbehorende werkprogramma. In de AEV zijn vijf macro-economische trends opgenomen die de economische toekomst van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bepalen.

- Metropoolvorming
- Toenemend belang van kennis als productiefactor
- Terugkeer van de productieketen
- Ecologisering van de economie
- De stad en omgeving als aantrekkelijk consumptiemilieu

Per trend is in de AEV een aantal ambities verwoord waarop de MRDH gaat inzetten. Deze ambities laten zich vertalen in een aantal concrete opdrachten voor de gemeenten verenigd in de organisatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag en zijn in te delen in de onderstaande werkvelden waarnaar de activiteiten zijn onderverdeeld:

- werklocaties;
- smart infrastructure;
- branding;
- clustervorming;
- financiering;
- onderwijs en arbeidsmarkt;
- bereikbaarheid;
- economie landelijk gebied.

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de indeling van deze werkvelden.

In deze begroting worden achtereenvolgens per werkveld de volgende vragen beantwoord:

- *Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?*
- *Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

Het programma eindigt met de beantwoording van de vraag 'wat het mag kosten'.

Elk werkveld start met een inleiding van de problematiek door te beschrijven wat er binnen het werkveld aan de hand is.

De gemeenten worden nauw betrokken bij de voorbereiding en implementatie van de verschillende acties binnen de werkvelden. Gemeenten hebben ambtelijk en bestuurlijk aangegeven welke mate van betrokkenheid zij bij de verschillende werkvelden wensen, op basis van gemeentelijke prioriteiten en beschikbare bestuurlijke en ambtelijke capaciteit. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar meedoen (actieve rol bij de uitvoering), meedenken (actieve rol bij de voorbereiding) en meeweten (actief op de hoogte worden gehouden). In de tabel hieronder is dit voor de werkvelden weergegeven. Opgemerkt dient te worden dat het een inventarisatie van eind 2014 betreft. Het is een momentopname die kan wijzigen in de loop van het proces.

<b>Werkveld</b>	<b>Meedoen</b>	<b>Meedenken</b>	<b>Meeweten</b>
<b><i>Werklocaties</i></b>	Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Hellevoetsluis (namens Voorne-Putten), Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Westland, Zoetermeer	Albrandswaard, Brielle, Krimpen aan den IJssel, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Vlaardingen, Wassenaar	Brielle, Westvoorne
<b><i>Smart infrastructure</i></b>	Delft, Den Haag, Rotterdam, Westland	Brielle (namens Voorne-Putten), Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Rijswijk, Schiedam, Vlaardingen, Zoetermeer	Barendrecht, Hellevoetsluis, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Westvoorne
<b><i>Branding</i></b>	Brielle, Den Haag, Rijswijk, Rotterdam, Westvoorne (namens Voorne-Putten)	Albrandswaard, Barendrecht, Delft, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Maassluis, Ridderkerk, Schiedam, Westland, Zoetermeer	Capelle aan den IJssel, Hellevoetsluis, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Nissewaard, Vlaardingen, Wassenaar, Westland
<b><i>Cluster-vorming</i></b>	Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Nissewaard (namens Voorne-Putten), Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Westland, Zoetermeer	Albrandswaard, Barendrecht, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Maassluis, Midden-Delfland, Ridderkerk	Brielle, Wassenaar, Westvoorne
<b><i>Financiering</i></b>	Delft, Den Haag, Lansingerland, Rotterdam, Westland	Midden-Delfland, Schiedam, Vlaardingen, Zoetermeer	Albrandswaard, Barendrecht Brielle (namens VP), Capelle aan den IJssel, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Rijswijk, Westvoorne
<b><i>Onderwijs en arbeidsmarkt</i></b>	Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Den Haag, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Nissewaard (namens Voorne-Putten), Ridderkerk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Westland, Zoetermeer	Brielle, Delft, Hellevoetsluis, Maassluis, Krimpen aan den IJssel, Rijswijk	Albrandswaard, Midden-Delfland, Westvoorne
<b><i>Bereikbaarheid</i></b>	Barendrecht, Capelle, Den Haag, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Nissewaard, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Westland, Zoetermeer	Brielle, Leidschendam-Voorburg, Schiedam, Vlaardingen	Albrandswaard, Delft, Maassluis, Midden-Delfland, Westvoorne
<b><i>Economie landelijk gebied</i></b>	Albrandswaard, Delft, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Wassenaar, Westvoorne (namens Voorne-Putten)	Brielle, Den Haag, Lansingerland	Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Westland, Zoetermeer

### 3.1 Werklocaties

#### *Inleiding*

Elke economische activiteit heeft ruimte nodig – de kledingzaak in het winkelcentrum, het hoogwaardige industriële productiecentrum in de haven, de nieuw werkende overheidsconsultant in het flexverzamelkantoor. Werklocaties vormen dan ook de basis van de economie in de metropoolregio. Bedrijven moeten zich hier kunnen vestigen, groeien en bloeien. Daarbij geldt: het juiste bedrijf op de juiste plek. Dit betekent dat er slim ruimte gereserveerd moet worden voor economische activiteiten en dat het bestaande areaal aan werklocaties verstandig moet worden beheerd. Onze ambities zijn een gezonde detailhandels-, bedrijventerreinen- en kantorenmarkt, die alle segmenten bedient en waarbij vraag en aanbod op de lange termijn in evenwicht zijn.

#### *Wat willen we bereiken?*

- A. Een visie voor werklocaties in de MRDH
- B. Programmeringsafspraken werklocaties
- C. Eén loket voor locatievraagstukken

#### *Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

##### Ad A.

- Regionale visievorming op het terrein van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel.
- Afstemming bereikbaarheid werklocaties met Vervoersautoriteit.

##### Ad B.

- Gezamenlijke programmering van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel, met aandacht voor herprogrammering, herstructurering en herbesteding van bestaande locaties.
- Monitoring van ontwikkeling werklocaties.
- Afstemming programmering werklocaties met buurregio's.
- Vertegenwoordiging van de MRDH-gemeenten naar provincie Zuid-Holland rond de afstemming van regionale plannen op het provinciaal instrumentarium (REO-functie).
- Het toetsen van nieuwe initiatieven aan de visies. Dit willen we doen in logische thematische en geografische verbanden, afhankelijk van de schaal van de opgave die voorligt.
- Kennisdeling met en ondersteuning van gemeenten en regionale economische netwerken.
- Inrichten van een goed functionerende regionale overlegstructuur, die zowel geografisch als thematisch logisch ingedeeld is.

##### Ad C.

- We willen eerst het bestaande speelveld in kaart brengen.
- Vervolgens willen we kijken hoe de zaken optimaler kunnen worden georganiseerd.

### 3.2 Smart Infrastructure

#### *Inleiding*

Metropoolvorming vraagt om verdere versterking en verknoping van de verschillende fysieke netwerken in de regio (het ruimtelijke “grid” van de MRDH). In deze economische agenda gaat het met name om de infrastructuur voor duurzame energie en ICT. Versterking van deze netwerken biedt kansen voor het creëren van massa en schaalvoordelen bij het duurzaam opwekken en distribueren van energie, hergebruik van ‘afval’ als grondstof. Door metropoolbrede netten kan restwarmte uit de Rotterdamse haven bijvoorbeeld worden ingezet voor stadverwarming in overige

delen van de regio. Afgevangen CO2 kan worden gebruikt als grondstof in de kassen, en de Greenports kunnen hun potentie als energieleverancier waar maken. Het op metropoolschaal versterken van het netwerk voor duurzame energievoorziening en hergebruik schept mogelijkheden voor grootschalige proeftuinen voor innovaties (zie economische vernieuwing) en biedt door deze opschaling meer kansen voor sluitende private en publiek-private business cases. Het ontwikkelen van deze netwerken op regionale schaal biedt ook de mogelijkheid lokale werkgelegenheid te stimuleren en kennis uit de regio toe te passen.

*Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?*

Verdere ontwikkeling en verknoping van de duurzame energie-infrastructuur in de metropoolregio om zo schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieën in de praktijk mogelijk te maken. Het verder realiseren van een regionaal netwerk voor warmte staat in 2016 centraal.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

- We zorgen dat voor alle gemeenten de vraag naar en aanbod van duurzame energie inzichtelijk is.
- We dragen bij aan de besluitvorming over warmte infrastructuur in 'cluster west' van de warmerotonde.
- We leveren een visie op over een regionale ICT infrastructuur binnen het smart city concept om duurzame stedelijke ontwikkeling te faciliteren.
- We zorgen dat op de schaal van de MRDH lokaal geproduceerde laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt geplaatst.

*Welke partners zijn betrokken?*

- MRDH-gemeenten
- Energieproducenten en -leveranciers
- Tuinbouwsector en industriële sector
- Havenbedrijf Rotterdam
- Provincie Zuid-Holland
- Kennisinstanties (oa TU-Delft)
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Economische Zaken

### **3.3 Branding**

*Inleiding*

De Metropoolregio is een gebied met veel sterke merken: van Greenports tot International City of Peace and Justice tot World Port, World City. Zoveel steden, zoveel merken. Waar dit aan de ene kant de rijkheid en diversiteit van de regio illustreert, geeft het tegelijkertijd het beeld van een versnipperde en weinig samenhangende metropool. Terwijl in de praktijk veel activiteiten linksom of rechtsom met elkaar verbonden zijn.

*Wat willen we bereiken?*

De MRDH wil een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio, zodat alle aanwezige merken vanuit hun eigen identiteit maar in samenhang worden uitgedragen. Dit doet recht aan de diversiteit van de regio, terwijl tegelijkertijd de gezamenlijke kracht wordt gecommuniceerd. De brandingstrategie richt zich op bedrijven die zich in de regio willen vestigen, en hun medewerkers.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

- Ontwikkeling van een breed gedragen brandingstrategie, met bestuurlijk commitment voor de uitvoering.
- Organiseren van netwerk van marketing- en acquisitieorganisaties.
- Vormen en benutten van netwerk van bedrijven in de metropoolregio als ambassadeurs in het gebied bij internationale bezoeken/geïnteresseerde leads e.d.
- Vergroten van de (inter-)nationale bekendheid van de MRDH als mondiale show case voor oplossingen op het gebied van duurzaam leven in een sterk verstedelijkte deltaregio.
- Mede-opdrachtgeverschap in metropoolverband aan bestaande marketing- en acquisitieorganisaties in de regio.

*Welke partners zijn betrokken?*

- MRDH-gemeenten
- InnovationQuarter
- Economische Programmaraad Zuidvleugel
- WFIA
- Den Haag Marketing
- Rotterdam Partners
- Lokale marketingorganisaties

### **3.4 Clustervorming**

*Inleiding*

Economische vernieuwing vindt plaats door diversificatie van en kruisbestuiving tussen economische sectoren resulterend in de ontwikkeling van nieuwe marktniches. Om dit proces van vernieuwing in een hogere versnelling te brengen, is economische netwerkvorming in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag cruciaal. Daarbij is van belang dat relatief nieuwe economische clusters als cleantech, medtech, food en security succesvolle kruisverbanden aangaan met meer traditioneel in de regio gewortelde sectoren als ICT, petrochemie, logistiek en tuinbouw. Van deze laatste sectoren zijn voor met name de petrochemie en de tuinbouw economische vernieuwing cruciaal; ze zijn hoogst productief, maar bieden tegelijkertijd steeds minder werkgelegenheid en ruimte voor vernieuwing. Er zijn in deze clusters volop kansen voor transitie en nieuwe ontwikkeling. Die kansen liggen vooral in slimme cross-overs met verwante sectoren.

Het toeleverend en lokaal MKB is vaak nog te beperkt betrokken bij het lokale, regionale en nationale innovatiebeleid, terwijl juist ook die bedrijven een belangrijke meerwaarde hebben in het realiseren van economische vernieuwing, onder meer via hun toeleverings- en dienstverleningsrelaties met de bedrijven in de kansrijke sectoren. Bovendien draagt juist dit deel van het MKB bij aan groei van werkgelegenheid in het middensegment en aan de onderkant van de arbeidsmarkt.

*Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?*

De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio. Dat leidt tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio, ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.



### *Wat gaan we daar voor doen in 2016?*

- Fysieke en ruimtelijke randvoorwaarden stimuleren voor verbinding tussen en groei van innovatieve bedrijven in de regio, onder meer door verzekerd aanbod van locaties in alle marktsegmenten en op alle kwaliteitsniveaus, en door inrichting van nieuwe en versterking van bestaande interactie-, kennis-, campus- en overige werkmilieus binnen de metropoolregio.
- Faciliteren van kansrijke cross-overs door het instellen van regelluwe zones, proeftuinen en living labs.
- Implementeren van de Campusstrategie MRDH
- Relevante bedrijvennetwerken van metropoolgemeenten in verbinding brengen met elkaar en uitvoeringsorganisaties als InnovationQuarter.
- Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft en Erasmus Universiteit (LDE) en met Wageningen Universiteit.
- Meer consistentie in het regionaal-economische beleid door het afstemmen van regionale economische doelstellingen met de economische programma's van de deelnemende gemeenten.

### *Welke partners zijn betrokken?*

- MRDH-gemeenten
- InnovationQuarter
- Universiteiten (LDE en Wageningen University)
- Clusterorganisaties
- Kamer van Koophandel
- Lokale ondernemersnetwerken

## **3.5 Financiering**

### *Inleiding*

De verdere integratie van de stedelijke gebieden in de MRDH vraagt om grootschalige investeringen in het 'grid' van de metropoolregio: de infrastructuur op het gebied van verkeer en vervoer, ICT, gebouwde omgeving en (duurzame) energie. In het huidige financiële klimaat van teruglopende overheidsinvesteringen (Rijk, gemeenten) en het toenemend belang van private partijen voor ontwikkeling van publieke infrastructuur vraagt dit om een slimme en vernieuwende financieringsstrategie, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar partnerschappen met private partijen en (internationale) institutionele beleggers. Samenwerking op de schaal van de metropoolregio biedt extra kansen om gezamenlijk tot interessante proposities te komen door bundeling van investeringsprojecten op basis van bijvoorbeeld thematische, of geografische criteria. Ook op het gebied van innovatie wordt de rol van financierende partijen steeds belangrijker: niet langer spreken we over de gouden driehoek van ondernemers, kennisinstellingen en overheid, maar van een 'platina vierkant' waarbij de financiers de vierde hoek zijn.

### *Wat willen we bereiken?*

De ruimtelijke opschaling van het gebied biedt alle ruimte voor interessante business cases voor zowel publieke als private investeerders. Daarnaast vraagt de economische transitie die in onze clusters plaatsvindt om voldoende kapitaal. Om deze reden willen we met massa en slagkracht werken aan investeringsproposities om op die manier Nederlandse en buitenlandse financiers – privaat én publiek – te koppelen aan initiatieven in de metropoolregio.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

- De MRDH wil komen tot een langjarige regionale investeringsstrategie met breed bestuurlijk commitment.
- Onderdeel van deze strategie is een dynamische lijst van kansrijke potentiële investeringsprojecten en fondsen. Met deze lijst wordt actief gezocht naar potentiële publieke en private investeerders. Op deze wijze moeten de investeringen in onze regio exponentieel toenemen.
- Koppeling van publieke middelen aan private middelen – onder andere van institutionele beleggers – door het gezamenlijk ontwikkelen van business cases binnen de langjarige regionale ontwikkelingsstrategie.
- Ondersteunen van ontwikkeling van specifieke business cases, bijvoorbeeld op het gebied van het koppelen van bestaande of aanleggen van nieuwe energie-infrastructuur.
- Inzet op bundeling van publieke investeringsmiddelen (lokaal, provinciaal, nationaal, Europees), onder andere in revolverende ontwikkelingsfondsen.
- Jaarlijks bepalen de deelnemende gemeenten met elkaar de inhoudelijke focus van de financieringsvraagstukken en concrete business cases waarop dat jaar wordt ingezet.

*Welke partners zijn betrokken?*

- MRDH-gemeenten
- Regionale tripartiete netwerken als Clean Tech Delta, Medical Delta, Greenports, etc.
- Provincie Zuid-Holland
- Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Financiële instellingen

### **3.6 Onderwijs en arbeidsmarkt**

*Inleiding*

Een goed functionerende arbeidsmarkt is cruciaal voor de economische toekomst van de regio. Voor innovatie en kruisbestuiving zijn bewegingen op de arbeidsmarkt van groot belang: kennis zit in mensen, mensen die van baan veranderen nemen deze kennis mee naar nieuwe bedrijven en sectoren. Dynamiek op de arbeidsmarkt - zowel tussen bedrijven als tussen sectoren - is de motor achter kennisuitwisseling, nieuwe ideeën en ongedachte toepassingen van bestaande technieken. Ook is voldoende aanwezigheid van goed gekwalificeerd personeel een steeds belangrijker factor voor bedrijven bij het kiezen voor een vestigingsplaats. In verschillende sectoren in de regio worden de economische kansen belemmerd door onvoldoende aanbod van geschikt personeel op de lokale en regionale arbeidsmarkt, op alle opleidingsniveaus. Dit geldt voor specifieke kennisrichtingen en zowel op de korte als de lange termijn. Tegelijkertijd heeft de metropoolregio een hoog aantal werkzoekenden en een relatief lage participatiegraad. Het arbeidsmarktbeleid in de regio is onder meer gericht op participatie van werkzoekenden, op verhoging van het opleidingsniveau van werkenden en scholieren en op een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

De regio kent een groot aantal regionale opleidingscentra, hogescholen en universiteiten en andere opleidingsinstellingen. Het aanbod van opleidingen is breed en in veel gevallen overlappend. Onderwijsmiddelen worden hierdoor niet altijd efficiënt besteed. Meer regionale specialisatie kan leiden tot een hoogwaardiger onderwijsinfrastructuur.

*Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?*

Het doel is een flexibel inzetbare, goed opgeleide beroepsbevolking met kennis en vaardigheden die voldoende aansluiten op de vraag uit de regionale clusters. De arbeidsmarkt moet zodanig functioneren dat er voldoende mobiliteit van werknemers is tussen bedrijven en sectoren.

### *Wat gaan we daar voor doen in 2016?*

Op basis van de opleidingsvragen uit de economische clusters werken we aan een betere match tussen onderwijsaanbod en huidige en toekomstige personeelsvraag door:

- Op basis van de resultaten van de actieagenda's in 2015 voor 3 cluster-combinaties : Agro/Horti/Food/Logistiek, Maritime/ Aerospace/ICT en Safety&Security/ICT/Hightech de afgesproken maatregelen in de tripple helix bewaken/aanjagen.
- Op basis van de in 2015 ontwikkelde aanpak 'slim gemaakt' een actieagenda opstellen voor de sterke clusters in de metropoolregio, gekoppeld aan concrete uitvoeringsafspraken met de tripple helix.
- Bijdragen aan verduurzaming van bestaande mbo-Centra voor Innovatief Vakmanschap (CIV) en hbo-Centres of Excellence (COE) en bijdragen aan opstart in clusters waar nog geen CIV en/of COE zijn, resulterend in een aantal concrete business cases, waarin bijdragen en inzet zijn benoemd.
- Effecten van ontwikkelingen die van invloed zijn op de regionale arbeidsmarkt van verschillende clusters (nieuwe maakindustrie, reshoring, robotisering) verkennen en vertalen naar concrete afspraken met de betreffende clusters.
- Ontsluiten succesvolle aanpakken 'onderkant arbeidsmarkt'.

### *Welke partners zijn betrokken?*

- MRDH-gemeenten
- ROC's, HBO's, universiteiten
- Werkgevers- en clusterorganisaties
- Samenwerkingsverbanden Onderwijs-Bedrijfsleven
- Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ)
- UWV
- Individuele bedrijven
- Ministerie van OC&W

## **3.7 Bereikbaarheid**

### *Wat is er aan de hand?*

De economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag rust op drie sterke pijlers: een sterk logistiek en industrieel complex dat zich concentreert in de productie- en logistieke zone, een omvangrijk kennis- en dienstencomplex met concentraties op de kennisas en een consumptiegedreven zone met concentraties op zowel de kennisas als in de landschapsstad met historische kernen en metropolitane landschappen met extensieve recreatie. Binnen deze pijlers zijn in het metropolitaan stedelijk gebied (zoals beschreven in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad) verschillende economische clusters actief, ieder met hun eigen economische toplocaties en specifieke mobiliteitsvraagstukken.

Ter ondersteuning van de verdere metropoolvorming en het benutten van agglomeratievoordelen is het van belang de economische clusters en hun hotspots goed te verbinden; regionaal, nationaal en internationaal. Dat versterkt de kansen op complementariteit en specialisatie en daarmee economische kracht van de MRDH.

### *Wat willen we bereiken?*

In samenwerking met de Vervoersautoriteit een bijdrage leveren aan mobiliteitsoplossingen ter versterking van de economische clusters in de MRDH, door (1) adresseren bij de provincie Zuid-Holland, het ministerie van IenM en andere relevante partners, en (2) inzetten op ontwikkeling van pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing.

*Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

- Koppeling economische doelstellingen aan de doelen uit de strategische bereikbaarheidsagenda (vergroten van bereikbaarheid kernen, beter benutten bestaande infrastructuur, versterken kwaliteit vervoersknooppunten).
- Gerichte activiteiten op grond van een mobiliteitsstrategie voor de economische (hotspots van de) clusters inzake verschillende modaliteiten en vervoersstromen. Met onderscheid in regionale bereikbaarheid en internationale connectiviteit.
- Inzetten regionale bedrijfsleven en kennisinstellingen in MRDH bij ontwikkeling pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing, inclusief de bereikbaarheid van het landelijk gebied.
- Gebruik maken van de expertise van de bestaande initiatieven in de regio zoals de Verkeersonderneming Rotterdam en de Mobiliteitsmakelaar Haaglanden: initiatieven opschalen en verbinden.

*Welke partners zijn betrokken?*

- Regiogemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- Publieke en private partners in mobiliteitsmarkt

### **3.8 Economie landelijk gebied**

*Inleiding*

Het landelijk gebied van de MRDH is een essentieel onderdeel van het aantrekkelijk vestigingsklimaat van de MRDH en heeft een intrinsieke economische waarde. Zowel voor de intrinsieke waarde als de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat is het voorzieningenniveau een bepalende factor en draagt het bij aan het profiel van de MRDH.

In 2015 wordt in samenwerking met bedrijven, maatschappelijke organisaties en gemeenten een perspectief opgesteld door landschapsarchitect Adriaan Geuze. Door middel van een ontwerpend onderzoek wordt een perspectief ontwikkeld waarmee de identiteit van de MRDH wordt versterkt in/met de metropolitane landschappen. In 2016 worden projecten uitgevoerd die bijdragen aan de ontwikkeling van de landschappen.

*Wat willen we bereiken?*

Door verdergaande samenwerking en specialisatie realiseren we een hoogwaardiger aanbod van natuur en recreatieve voorzieningen in de omgeving van de stad. Dit netwerk draagt bij aan de identiteit van de MRDH als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken. De economische dragers voor het landelijk gebied worden versterkt waaronder toerisme en recreatie naast de agrarische sector.

*Wat gaan we daar voor doen in 2016?*

- We ontwikkelen een gedeeld perspectief op de economische opties voor het Metropolitane landschap in de MRDH.
- In het groene gebied vormen we een netwerk tussen ondernemers - vanuit de vrijetijds- en de landbouwsector - en lokale overheden ter versterking van beide sectoren in hun onderlinge samenhang.
- We vergroten de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de verschillende gebieden.
- Door gezamenlijke productontwikkeling en gemeenschappelijke branding en marketing trekken we meer bezoekers.

- We organiseren een platform voor de verschillende gemeenten met vrijetijdseconomie als een belangrijke economische sector, inclusief gebieden met belangrijke landschappelijke waarden.

#### Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- LTO
- Natuur- en milieuorganisaties
- Recron
- Lokale en regionale marketingorganisaties

#### Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
<b>Lasten:</b>				
Programmakosten	<b>3.370.900</b>	3.396.200	3.421.700	3.447.300
Apparaatslasten	<b>2.293.100</b>	2.310.300	2.327.600	2.345.100
<b>Totaal lasten</b>	<b>5.664.000</b>	5.706.500	5.749.300	5.792.400
<b>Baten:</b>				
Inwonerbijdrage	<b>5.664.000</b>	5.706.500	5.749.300	5.792.400
<b>Totaal baten</b>	<b>5.664.000</b>	5.706.500	5.749.300	5.792.400
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	0	0	0

Voor de 8 werkvelden wordt gezamenlijk een procesbudget van €0,8 miljoen begroot. Daarnaast zetten we in 2016 €2,5 miljoen in voor:

- projecten die bijdragen aan het beter functioneren van het gebied als één ruimtelijk economisch systeem.
- projecten die aansluiten bij de strategische thema's van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat: metropoolvorming, het toenemend belang van kennisontwikkeling in de economie, de opkomst van de nieuwe maakindustrie, ecologisering van de economie en het toenemende belang van aantrekkelijk stedelijk leven voor de economie.
- projecten die bijdragen aan de versterking van één van de werkvelden van de agenda economisch vestigingsklimaat: 1. Bereikbaarheid, 2. Werklocaties, 3. Energie-infrastructuur, 4. Branding, 5. Clustervorming, 6. Financiering, 7. Onderwijs en arbeidsmarkt, 8. Nieuwe economische dragers landelijk gebied.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2015 met 0,75% (Kadernota MRDH begroting 2016) naar €2,47 per inwoner; voor 2016 is dat een totaalbedrag van €5,7 miljoen. Van die €2,47 wordt voor maximaal €1,01 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende €1,46 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat.

## 4. Samenwerkingsverbanden

### 4.1 Bereik!/DVM Zuidvleugel

Bereik! is de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie van de MRDH (voorheen Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam), provincie Zuid Holland, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag. De MRDH is de juridische entiteit waaronder Bereik! valt.

Bereik! is hét samenwerkingsplatform in Zuid-Holland voor bereikbaarheidsvraagstukken.

Weggebruikers in Zuid-Holland maken gebruik van de wegen van 74 verschillende wegbeheerders. Omdat de verkeershinder door drukte, incidenten, wegwerkzaamheden of evenementen zich niet houdt aan deze grenzen, is samenwerking essentieel.

Bereik! doet dit op het terrein van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) inclusief de afstemming van wegwerkzaamheden. De lange termijndoelstelling van DVM is om in de nabije toekomst een optimale benutting van het gehele Zuidvleugel netwerk, onder de dan geldende omstandigheden mogelijk te maken.

### 4.2 DOVa (voormalig SkVV)

Het DOVa (Decentrale OV-autoriteiten) is gehuisvest bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De metropoolregio is penvoerder voor dit samenwerkingsorgaan. Het DOVa ondersteunt de gezamenlijke regionale OV-autoriteiten bij het beleid betreffende het OV-betaal/tariefsysteem en aanverwante onderwerpen. Het uiteindelijke doel daarvan is het realiseren van een doeltreffend en efficiënt OV voor de reiziger. Het DOVa is van start gegaan op 1 april 2015. Het wordt gefinancierd door de twaalf provincies en twee vervoerautoriteiten naar rato van de grootte van hun BDU.

De begroting voor 2016 is de begroting 2015 verhoogd met de prijsontwikkeling van het bruto binnenlands product (bbp) zoals opgenomen in de septembercirculaire van het gemeentefonds van het jaar 2014 en bedraagt voor het jaar 2016 0,75%. De organisatie heeft een omvang van 5,7 fte. Uit het werkbudget betaalt het DOVa niet van te voren te begroten kleine externe opdrachten. Het kan gaan om juridische ondersteuning, inhoudelijke deskundigheden of specifieke onderzoeken.

Programma 4: Samenwerkingsverbanden (euro's)	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
<b>Lasten:</b>				
DOVa	964.500	964.500	964.500	964.500
Bereik!	1.590.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>2.554.500</b>	<b>2.554.500</b>	<b>2.554.500</b>	<b>2.554.500</b>
<b>Baten:</b>				
DOVa	964.500	964.500	964.500	964.500
Bereik!	1.590.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
<b>Totaal baten</b>	<b>2.554.500</b>	<b>2.554.500</b>	<b>2.554.500</b>	<b>2.554.500</b>
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 5. Paragrafen

### 5.1 Financiering

#### *Treasuryfunctie en -beleid*

Het doel van de treasuryfunctie kan worden geformuleerd als: het sturen en beheersen van, het verantwoordelijk over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële geldstromen, de financiële posities en de hieraan verbonden risico's op een zodanige wijze, dat risico's worden geminimaliseerd en opbrengsten worden geoptimaliseerd.

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de wet Financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (RUDDO, UFDO en BLDO). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het treasurystatuut MRDH 2015. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het treasurystatuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie.

De MRDH ontvangt rente over in de financiële markt uitgezette middelen. Dat gebeurt binnen de wettelijke kaders (FIDO, RUDDO) en die van het vigerende treasurystatuut MRDH 2015. Op basis van periodiek te actualiseren liquiditeitsplanningen worden deze middelen in een mix van kort- en langlopende beleggingen uitgezet.

De financieringsstructuur van de MRDH wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die (soms al veel) eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Mede gezien de omvang daarvan is er normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie.

Het uitzetten van deze middelen draagt bij aan structurele en - ondanks de steeds lagere rentetarieven in de afgelopen jaren - relatief belangrijke rentebaten.

Schatkistbankieren is een wettelijke verplichting voor de MRDH. Binnen de hiervoor geschetste kaders wordt daarom ingezet op de volgende beleidslijnen om de voorziene negatieve effecten te minimaliseren:

1. aanhouden van de bestaande beleggingsportefeuille in obligaties tot het einde van de looptijd. In de loop van 2016 zullen alle obligaties zijn afgelost;
2. aanhouden van de bestaande beleggingsconstructie voor het BOR- fonds tot het einde van de looptijd medio 2016;
3. het verstrekken van leningen aan andere decentrale overheden als substituut voor de belegging in lange middelen (dus met een looptijd langer dan 1 jaar). Uitzettingen vinden plaats door bemiddeling van enkele hierin gespecialiseerde financiële instellingen;
4. het door bemiddeling van enkele gespecialiseerde financiële instellingen verstrekken van kasgeldleningen (met een looptijd tot 1 jaar) aan andere decentrale overheden;
5. indien de renteontwikkeling daartoe aanleiding geeft, zal gebruik worden gemaakt van de depositofaciliteiten van het Rijk op basis van een gemiddelde looptijd van 1 jaar.

Deze vijf instrumenten worden in een nader uit te werken mix ingezet.

#### *Rentevisie*

Deze rentevisie is opgesteld op basis van de actuele verwachtingen ten tijde van het opstellen van deze begroting 2016 medio februari 2015.

De actuele renteverwachting wordt sterk beïnvloed door het op 22 januari 2015 aangekondigde opkoopbesluit van de Europese Centrale Bank (ECB). Vanaf maart 2015 zal de ECB maandelijks

voor € 60 miljard aan obligaties opkopen. Zij wil dit volhouden tot september 2016, en zo nodig langer. De totale omvang van het programma bedraagt dus ten minste € 1.140 miljard. Dit betekent een hogere vraag naar obligaties, waardoor de lange rente zal dalen. Het effect zal het grootst zijn in landen met een relatief lage financieringsbehoefte, waartoe ook Nederland behoort. Op basis hiervan wordt nu verwacht dat de lange rente eind dit jaar zal dalen tot 0,4% en eind 2016 rond de 1% zal liggen. Voor de korte rente heeft dit nauwelijks gevolgen, maar die is nu ook al extreem laag. Het 6-maands Euribor tarief (een graadmeter voor de tarieven van kasgeldleningen aan gemeenten) ligt momenteel rond de 0,13% en het Eonia-tarief is al maandenlang negatief. Dat laatste betekent concreet dat over de tegoeden die de MRDH moet aanhouden in 's Rijks schatkist geen rente wordt vergoed.

### *Renterisicobeheer*

Het renterisico dat de MRDH op de vlottende middelen loopt, kan worden getoetst aan de kasgeldlimiet. Volgens deze limiet is de totale omvang van de vlottende schuld op enig moment aan een maximum gebonden (8,2% van de lastenkant van de begroting).

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2016 bedraagt op basis van het geactualiseerde begrotingstotaal van € 53,4 miljoen. Deze limiet zal niet worden overschreden.

Aangezien de MRDH geen rentedragende vaste schulden heeft, is toetsing aan de renterisiconorm niet relevant.

## **5.2 Verbonden partijen**

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de MRDH een bestuurlijk én een financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen (publiekrechtelijke organisatie), deelnemingen (vennootschappen), stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht. Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

- een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen indien de verbonden partij failliet gaat;
- aansprakelijk wordt gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie krijgt, maar waaraan geen andere financiële verplichtingen zitten met een juridische afdwingbaarheid door derden, is geen verbonden partij.

Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

In het geval van de MRDH is er één verbonden partij: de Verkeersonderneming, waarvan hieronder in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen zijn:

Naam	De Verkeersonderneming
Doel	Bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied verbeteren en tijdens de ombouw van de A15 garanderen door combinatie van mobiliteits- en verkeersmanagement. Daarnaast verricht het programmamanagement van het programma Beter Benutten en zorgt de Verkeersonderneming voor uitvoering van de vraagbeïnvloedingsprojecten.
Openbaar belang dat wordt behartigd	Bereikbaarheid van de regio Rotterdam, inclusief het havengebied.



Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies.  De Stuurgroep bestaat uit Rijkswaterstaat/lenM, het Havenbedrijf Rotterdam, MRDH en gemeente Rotterdam.  De Raad van Advies wordt op dit moment gevormd door Deltalings, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB, Nissewaard, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Provincie Zuid-Holland en de RET.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter Bestuurscommissie MRDH is lid van de Stuurgroep
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Verkeer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2013: € 208.784
Vreemd vermogen	Per 31-12-2013: € 843.246
Financieel resultaat	Over 2013: - € 12.634
Risico's	--
Ontwikkelingen	Vanwege het verlengen van het programma Beter Benutten wordt de samenwerkingsovereenkomst in 2015 eveneens verlengd.
Programma en activiteit	Programma Verkeer

Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt gemitigeerd doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in veel voorkomende gevallen goedkeuring van de raad van toezicht en de deelnemers van de stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.

### 5.3 Weerstandsvermogen en risico's

#### 5.3.1 Weerstandsvermogen en Risico's

*Het begrip 'weerstandvermogen'*

Het financieel weerstandsvermogen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:

- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door:
  - het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd;
  - het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd;
  - de risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen alle projecten wordt aangehouden. Wanneer deze risicobuffer niet afdoende is, worden de BDU-gelden aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen ten laste van de BDU-gelden lager worden of vertragen;
  - in het IPVa zal inzicht gegeven worden in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten, de uitgaven aan de OV concessies en de apparaatskosten. Er zal een doorkijk gegeven worden naar de komende 10 jaar. Aan het einde van deze 10 jaar zal het saldo van de inkomsten en de uitgaven op nul of positief moeten sluiten. Door de jaren heen kan er sprake zijn van een overplanning. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat aan het einde van de 10 jaarsperiode er weer een positief saldo ontstaat. De mate waarin er sprake kan zijn van overplanning zal in het jaar 2015 voorgelegd worden aan het algemeen bestuur. (Ter indicatie: voorheen was bij het Stadsgewest Haaglanden een overplanning van tweemaal de vrije jaarruimte binnen de BDU toegestaan door het algemeen bestuur.)
  - de risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. Op het moment dat die weerstandscapaciteit niet aanwezig is, zoals het geval is bij de start van de MRDH, zal de MRDH extra prudent moeten zijn bij het aangaan van verplichtingen.

De normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en zijn dus vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen. Het gaat dan bijvoorbeeld om brand, wateroverlast en uitval van ICT.

De MRDH is voornemens om in 2015 een audit te laten uitvoeren door een externe partij om de weerstandscapaciteit te bepalen en de risico's te inventariseren. Op basis van deze audit kan het beleid omtrent de weerstandscapaciteit en de risico's worden geformuleerd.

## 5.4 Onderhoud kapitaalgoederen

### Grond

Het Stadsgewest Haaglanden heeft in het verleden diverse percelen grond in eigendom verkregen dan wel een recht van opstal daarop gevestigd ten behoeve van de aanleg van tramlijnen. Volgens een actuele kadastreropgave gaat het daarbij om de volgende percelen:

Perceel	adres	eigenaar	gerechtigde	Omschrijving
Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 2984	Limpoergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen

Genoemde percelen en/of het daarop gevestigde recht van opstal zijn per 1 januari 2015 om niet overgedragen aan de MRDH. Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van de gronden. De stadsregio Rotterdam heeft geen onroerende goederen in eigendom.

### Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen

Het Stadsgewest Haaglanden heeft zijn kantoorvoorzieningen per 1 januari 2015 om niet overgedragen aan de MRDH. Mogelijk zal ook een deel van de voorzieningen van de stadsregio Rotterdam bij zijn liquidatie per 1 juli 2015 worden overgedragen.

### Oplaadapparatuur OV-chipkaart

Sinds 1 november 2010 kunnen reizigers bij de HTM een chipkaart gebruiken voor het reizen met het openbaar vervoer. Bij Veolia en RET was dit al eerder het geval. Hiervoor zijn trams en bussen voorzien van kaartlezers. Om de in omloop zijnde OV-chipkaarten op te waarderen bestaan diverse mogelijkheden. Een daarvan is het opladen via zogenaamde Afhaal- en Verkoopmachines (AVM's).

In 2010 en 2011 heeft het Stadsgewest Haaglanden in totaal 100 machines met randapparatuur aangeschaft en deze bij wederverkopers in de regio geplaatst. De apparaten zijn door het Stadsgewest Haaglanden per 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH. De boekwaarde is nihil. MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de oplaadapparatuur. Er is daarvoor een contract afgesloten met CCV. Jaarlijks wordt een bedrag van € 1,3 miljoen voor de distributiefunctie gereserveerd.

In het Rotterdamse deel is de distributiefunctie door derden belegd bij de RET. RET krijgt hiervoor een subsidie van de MRDH en bekostigt hiermee deze distributiefunctie.

### Railinfra

Het Stadsgewest Haaglanden heeft de afgelopen jaren enkele nieuwe tramlijnen met bijbehorende kunstwerken aangelegd. Het gaat hier om delen van tramlijn 17 en tramlijn 15. Daarnaast zijn er uitvoerende werkzaamheden verricht voor de aanleg van tramlijn 19. Ook die gingen gepaard met een aantal investeringen. Deze investeringen zijn volledig gefinancierd door subsidies en bijdragen. De rail is economisch in eigendom van de HTM. De kosten van onderhoud van de infrastructuur e.d. zijn begrepen in de subsidie aan de HTM voor railinfra. Er vindt geen rechtstreekse bekostiging plaats van onderhoud aan railinfra aan gemeenten.

Met de gemeente Den Haag heeft het Stadsgewest Haaglanden overeenstemming bereikt over de overdracht van de kunstwerken en de daarbij te vergoeden onderhoudsbijdrage. De bijdrage is inmiddels betaald. Met de gemeente Rijswijk wordt een dergelijk gesprek nog gestart.

#### *Personenbussen voor het openbaar vervoer*

De concessie voor het personenvervoer in de gemeente Den Haag is gegund aan HTMbuzz. Daarvoor werden de stadsbussen van HTM in december 2012 (door)geleverd via het Stadsgewest Haaglanden aan HTMbuzz. Ten gevolge van de door het Rijk opgelegde bezuinigingen op het openbaar vervoer is de dienstregeling aangepast. Hierdoor waren 20 bussen minder nodig. Deze bussen zijn eigendom van het Stadsgewest Haaglanden. In 2014 zijn 10 bussen door het stadsgewest verkocht en 10 bussen overgedragen aan de MRDH. De boekwaarde van deze 10 bussen is nihil. Getracht wordt de bussen aan andere OV-bedrijven te verkopen.

## **5.5 Salariskosten**

De actuele (op onderdelen nog in te vullen) begrote personele formatie en de daaraan verbonden salariskosten (inclusief sociale lasten) zijn als volgt te specificeren:

Onderdeel	FTE's	Kosten
Economisch vestigingsklimaat	9,5	1.073.957
Verkeer	29,8	2.612.132
Openbaar vervoer	26,8	2.324.410
Bedrijfsvoering	26,1	2.041.644
<i>Normbezetting totalen</i>	<i>92,1</i>	<i>8.052.143</i>
Bovenformatief	6,9	491.687
<i>Totalen</i>	<i>99,0</i>	<i>8.543.831</i>

## **5.6 Investerings**

In 2016 worden geen eigen investeringen voorzien.

Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan. Investeringsplannen maken integraal deel uit van de bestuurlijk vast te stellen begroting(swijzigingen).

Materiële investeringen met een gezamenlijke aanschaffingswaarde vanaf € 10.000 worden geactiveerd en afgeschreven ten laste van de exploitatie van meerdere jaren. De afschrijvingsduur is afhankelijk van de aard van de investering.

In voorgaande jaren hebben zowel het Stadsgewest Haaglanden als de stadsregio Rotterdam een deel van de aan de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer behorende fondsen voor langere tijd belegd bij verschillende vermogensbeheerders. Deze fondsen zijn of worden per (of met terugwerkende kracht tot) 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH. Dat geldt dus ook voor de daaraan toe te rekenen langlopende beleggingen, die als financiële vaste activa op de balans worden verantwoord.

Deze beleggingen zullen door al dan niet vervroegde aflossing definitief aflopen in de loop van 2016. Herbelegging op deze wijze is sinds de invoering van het verplicht schatkistbankieren eind 2013 niet langer aan de orde.

## 6 Staat van fondsen 2016-2019

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2014	Raming dotatie 2015	Raming onttrekking 2015	Raming saldo 31-12-2015	Raming dotaties 2016	Raming onttrekking 2016	Raming saldo 31-12-2016	Raming dotatie 2017	Raming onttrekking 2017	Raming saldo 31-12-2017	Raming dotatie 2018	Raming onttrekking 2018	Raming saldo 31-12-2018	Raming dotatie 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-2019
	)		**)													
<i>Rotterdamse regio</i>																
BDU	398.729.000	258.813.800	315.720.700	341.822.100	261.032.400	358.106.000	244.748.500	260.452.500	419.872.500	85.328.500	261.395.600	311.377.800	35.346.300	261.354.200	273.319.000	23.381.500
OV chipkaart	1.900.000	0	1.900.000	0												
<i>Regio Haaglanden</i>																
BOR-fonds	94.383.000	0	46.907.300	47.475.700	0	47.475.700	0									
Mobiliteitsfonds	120.283.900	228.349.300	397.517.400	-48.884.200	215.883.600	237.678.700	-70.679.300	216.806.500	212.454.300	-66.327.100	217.578.500	182.101.700	-30.850.300	217.566.100	216.976.400	-30.260.600
<b>Totalen</b>	<b>615.295.900</b>	<b>487.163.100</b>	<b>762.045.400</b>	<b>340.413.600</b>	<b>476.916.000</b>	<b>643.260.400</b>	<b>174.069.200</b>	<b>477.259.000</b>	<b>632.326.800</b>	<b>19.001.399</b>	<b>478.974.100</b>	<b>493.479.500</b>	<b>4.496.000</b>	<b>478.920.300</b>	<b>490.295.400</b>	<b>-6.879.100</b>

\*) op basis van voorlopige berekening eindstanden jaarrekeningen 2014 stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden

\*\*) geraamde onttrekking op basis van gewijzigde inzichten naar aanleiding van de voorlopige jaarrekeningen 2014 stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden

De negatieve fondsstand eindejaar 2019 van het Mobiliteitsfonds van de regio Haaglanden wordt binnen de huidige programmering in 2021 opgelost. Eindejaar 2021 bedraagt de fondsstand € 39,5 miljoen positief. Dat is dus binnen de afgesproken 10 jaar na het ontstaan van het negatieve fondssaldo eindejaar 2015.

## 7. Inwonerbijdrage per gemeente

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2015 <sup>4</sup>	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2016
Albrandswaard	25.145	2,47	62.108
Barendrecht	47.535	2,47	117.411
Brielle	16.471	2,47	40.683
Capelle aan den IJssel	66.440	2,47	164.107
Delft	101.101	2,47	249.719
Den Haag	514.644	2,47	1.271.171
Hellevoetsluis	38.886	2,47	96.048
Krimpen aan den IJssel	28.969	2,47	71.553
Lansingerland	58.113	2,47	143.539
Leidschendam-Voorburg	73.952	2,47	182.661
Maassluis	32.206	2,47	79.549
Midden-Delfland	18.708	2,47	46.209
Nissewaard	85.006	2,47	209.965
Pijnacker-Nootdorp	51.212	2,47	126.494
Ridderkerk	45.149	2,47	111.518
Rijswijk	48.208	2,47	119.074
Rotterdam	624.710	2,47	1.543.034
Schiedam	76.853	2,47	189.827
Vlaardingen	71.647	2,47	176.968
Wassenaar	25.784	2,47	63.686
Westland	104.275	2,47	257.559
Westvoorne	14.075	2,47	34.765
Zoetermeer	124.024	2,47	306.339
<b>Totaal</b>	<b>2.293.113</b>		<b>5.663.989</b>

De onderstaande gemeenten, voorheen deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling Stadsgewest Haaglanden, betalen in 2016 een bijdrage in het kader van het Mobiliteitsfonds.

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2015 <sup>5</sup>	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2016
Den Haag	514.644	9,148	4.707.963
Delft	101.101	9,148	924.872
Leidschendam-Voorburg	73.952	9,148	676.513
Midden-Delfland	18.708	9,148	171.141
Pijnacker-Nootdorp	51.212	9,148	468.487
Rijswijk	48.208	9,148	441.007
Wassenaar	25.784	9,148	235.872
Westland	104.275	9,148	953.908
Zoetermeer	124.024	9,148	1.134.572
<b>Totaal</b>	<b>1.061.908</b>		<b>9.714.334</b>

<sup>4</sup> en <sup>5</sup> Bron: Statline Databank CBS, voorlopig aantal inwoners per 1-1-2015. Info van 16-2-2015

## **8. Besluit**

- De begroting 2016 vast te stellen en de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op programmatotalen.

Aldus besloten in de vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag d.d.

de secretaris,

de voorzitter,



## Bijlage 1: Kostenverdeelstaat 2016-2019 gecompriemd

Omschrijving	2016				2017				2018				2019			
	EV	VK	OV	Totaal	EV	VK	OV	Totaal	EV	VK	OV	Totaal	EV	VK	OV	Totaal
Personeel	1.774.425	3.908.837	3.621.137	9.304.400	1.760.043	3.899.735	3.609.159	9.268.900	1.781.645	3.693.943	3.400.461	8.876.050	1.798.331	3.729.187	3.432.770	8.960.300
Huisvesting/facilitaire zaken	301.250	451.875	451.875	1.205.000	270.725	406.088	406.088	1.082.900	262.725	394.088	394.088	1.050.900	263.475	395.213	395.213	1.053.900
Financiën	23.750	35.625	35.625	95.000	22.500	33.750	33.750	90.000	25.000	37.500	37.500	100.000	23.750	35.625	35.625	95.000
ICT/DIV	143.750	215.625	215.625	575.000	149.575	224.363	224.363	598.300	145.825	218.738	218.738	583.300	145.825	218.738	218.738	583.300
Bestuursondersteuning/juridische zaken	27.500	41.250	41.250	110.000	27.500	41.250	41.250	110.000	27.500	41.250	41.250	110.000	27.500	41.250	41.250	110.000
Communicatie	102.375	153.563	153.563	409.500	79.875	119.813	119.813	319.500	84.875	127.313	127.313	339.500	86.125	129.188	129.188	344.500
Bijdragen samenwerkingsverbanden	-80.000	-120.000	-120.000	-320.000	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
<b>Totalen</b>	<b>2.293.050</b>	<b>4.686.774</b>	<b>4.399.074</b>	<b>11.378.900</b>	<b>2.310.218</b>	<b>4.724.998</b>	<b>4.434.422</b>	<b>11.469.600</b>	<b>2.327.570</b>	<b>4.512.831</b>	<b>4.219.349</b>	<b>11.059.750</b>	<b>2.345.006</b>	<b>4.549.200</b>	<b>4.252.783</b>	<b>11.147.000</b>

### Legenda

EV = Economisch vestigingsklimaat

VK = Verkeer

OV = Openbaar vervoer

