



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAARSTUKKEN 2015 voorlopige versie

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 66
2501 CB Den Haag
telefoon: 088-5445100
e-mail: informatie@mrdh.nl
website: www.mrdh.nl

Inhoudsopgave

Deel 1 Jaarverslag.....	3
Hoofdstuk 1 Inleiding.....	3
Hoofdstuk 2 MRDH-brede strategie.....	9
Hoofdstuk 3 Programmaverantwoording.....	12
3.1 Bereikbaarheid en mobiliteit	12
3.1.1 Programma Verkeer	16
3.1.2 Programma Openbaar Vervoer	20
3.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat.....	23
3.3 Programma Samenwerkingsverbanden	32
Deel 2 Jaarrekening	34
Hoofdstuk 4 Paragrafen.....	34
4.1 Organisatie en bedrijfsvoering	34
4.1.1 Organisatie.....	34
4.1.2 Bedrijfsvoering.....	36
4.2 Financiering.....	41
4.3 Algemene dekkingsmiddelen	45
4.4 Verbonden partijen.....	47
4.5 Weerstandsvermogen en risico's.....	48
4.6 Onderhoud kapitaalgoederen.....	50
4.7 Staat van reserves en fondsen	52
Hoofdstuk 5 Balans 2015	53
Hoofdstuk 6 Programmarekening	54
Hoofdstuk 7 Toelichtingen	55
7.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.....	55
7.2 Toelichting op de balans	56
7.3 Toelichting op de programmarekening	66
7.4 Verantwoording 2015 conform SiSa	70
7.5 WNT-gegevens.....	71
Deel 3 Overige gegevens	75
Hoofdstuk 8 Besluit.....	75
Hoofdstuk 9 Controleverklaring (Accountant).....	76
Bijlage 1: samenstelling bestuursorganen MRDH 2015 (per 31-12-2015).....	77
Bijlage 2 Toelichting op gebruikte afkortingen	79

Deel 1 Jaarverslag

Hoofdstuk 1 Inleiding

Voor u ligt de jaarrekening 2015 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het voorliggende document is een integrale jaarrekening met daarin zowel de programma's voor Verkeer en Openbaar Vervoer, het programma Economische Vestigingsklimaat en het programma Samenwerkingsverbanden.

Op 19 december 2014 is met het constituerend beraad van het algemeen bestuur de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) van start gegaan. In deze vergadering is de begroting 2015 en het meerjarenbeeld 2016-2018 vastgesteld. Op 9 december 2015 heeft het algemeen bestuur de eerste begrotingswijziging vastgesteld.

Naast het inhoudelijk werk dat verzet is, heeft 2015 ook in het teken gestaan van de verdere opbouw: van zowel de samenwerking met en tussen de 23 gemeenten, de interne organisatie, de manier van samenwerken met onze partners binnen en buiten de regio en de nadere uitwerking van de strategische agenda's.

De missie en visie van de MRDH

De missie en visie van de MRDH zijn in 2015 door het directieteam bijgesteld. Een missie en visie geven richting aan het handelen van de MRDH. De missie geeft het bestaansrecht van de organisatie weer (wat doen we, voor wie, waarom en hoe). De visie geeft het toekomstbeeld van de organisatie (de lange termijn ambitie).

Missie (waar staan we voor)

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt aan een Europese topregio.

23 gemeenten gaan de uitdaging aan om de internationale concurrentiepositie te verbeteren door hun kennis en bestuurlijke kracht in te zetten en samen te werken met het bedrijfsleven, de kennisinstituten en medeoverheden. Wij werken aan een aantrekkelijke regio voor inwoners om te werken, wonen en recreëren, waar (internationale) bedrijven zich vestigen en waar bezoekers zich welkom voelen. Wij richten ons op het versterken van de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat van de regio Rotterdam Den Haag.

Visie (waar gaan we voor)

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag wil een Europese topregio worden. Wij zijn al een sterke Europese regio, maar willen nog beter presteren. Betere economische prestaties, betekent meer welvaart voor de inwoners.

Om dit te bereiken zetten we in op:

- Verbetering van de (internationale) bereikbaarheid van de metropoolregio
- Economische vernieuwing
- Transitie naar toonaangevende duurzaamheid
- Attractiviteit van de regio

Het verhaal van de MRDH, de storyline

In 2015 is een storyline voor de MRDH ontwikkeld. Dit is gedaan vanuit de historie, missie en visie van de MRDH, om op die manier bij te dragen aan de verbinding van de 23 gemeenten. De ontwikkeling is mede voortgekomen uit het rapport 'Van Samen Besluiten naar ook Samen Werken, advies MRDH van, voor en door de 23'. Hierin is de behoefte benoemd aan een kort verhaal waarin naar voren komt wat de meerwaarde is van de regionale samenwerking van de 23 gemeenten.

De storyline is tot stand gekomen door middel van verschillende workshops met enkele gemeentesecretarissen van de 23 gemeenten. Het document 'Het verhaal van de MRDH' dat in 2014 in aanloop naar de vorming van de MRDH is opgesteld en de storyline voor de regiobranding vormden hiervoor de basis. Uiteindelijk is het tekstdocument omgezet naar een animatiefilm die begin 2016 is gepresenteerd.

Bestuursorganen

In 2015 kende de MRDH de volgende bestuursorganen: het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur, de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (Va), de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (EV) en de voorzitter. Het algemeen bestuur heeft op 19 december 2014 twee adviescommissies, voor de Va respectievelijk EV, en de rekeningcommissie ingesteld.

Het algemeen bestuur van 19 december 2014 heeft de heer Aboutaleb benoemd als voorzitter¹ en heeft de leden van het dagelijks bestuur² benoemd.

In de eerste vergadering van de bestuurscommissie Va van 19 januari 2015 zijn de leden van het Presidium Va benoemd. De bestuurscommissie EV kent geen Presidium.

In hoofdstuk 7.4 is het volledige overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen.

De WNT (Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2015: € 178.000. Voor een topfunctionaris zonder dienstbetrekking bedraagt dit € 230.474.

In overeenstemming met de WNT, die is ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-generaal, de voormalige secretaris-generaal en de leden van het algemeen en dagelijks bestuur en bestuurscommissies Va en EV van de MRDH vermeld in hoofdstuk 7.6 WNT-gegevens.

Overleg met de gemeenten

De gemeenschappelijke regeling MRDH, de verordeningen van de bestuurscommissies, de rekeningcommissie en de instellingsbesluiten van de adviescommissies vormen de basis voor het overleg met de 23 gemeenten. In januari 2015 is de overlegstructuur ingericht.

De 23 gemeenten zijn bestuurlijk vertegenwoordigd in het algemeen bestuur en de bestuurscommissies Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV).

Via de ambtelijk overleggen Va en EV hebben de 23 gemeenten gezamenlijk de bestuurscommissies voorbereid. Daarnaast is er via het MRDH coördinatorenoverleg periodiek overleg geweest met de bestuursadviseurs van de 23 leden van het algemeen bestuur. Ook is in 2015 een start gemaakt met het controllersoverleg.

Naast bovengenoemd (formeel) overleg heeft in 2015 zowel ambtelijk als bestuurlijk informeel overleg plaatsgevonden. Een netwerkorganisatie typeert zich immer ook juist door dat type overleg, zowel met de 23 gemeenten als met medeoverheden en partners uit het bedrijfsleven en van kennisinstellingen. In 2016 wordt verder invulling gegeven aan informeel bestuurlijk overleg door het organiseren van netwerkborrels en thema-events.

¹ De voorzitter van de MRDH wordt door het algemeen bestuur benoemd voor een periode van twee jaar met dien verstande dat de burgemeester van Den Haag of de burgemeester van Rotterdam als voorzitter wordt aangewezen.

² Drie leden uit het algemeen bestuur, roulerend om de twee jaar, hebben naast de voorzitter en plaatsvervangend voorzitter een plaats in het dagelijks bestuur.

Betrokkenheid gemeenteraden

De gemeenteraden hebben een koppositie binnen de MRDH. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en de rekeningcommissie. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden. Door de beide adviescommissies is in 2015 besloten om in de bijeenkomsten ook voldoende ruimte te reserveren voor informeel inhoudelijk overleg, om op die manier vroegtijdig bij thema's betrokken te worden. Een voorbeeld hiervan is de bijeenkomst voor gemeenteraadsleden over de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid op 16 november 2015.

In 2016 wordt samen met de leden van de adviescommissies nader invulling gegeven aan de rol van de adviescommissies. In 2015 is vanuit de beide commissies geadviseerd aan het algemeen bestuur over de begroting MRDH 2016, de 1^e bestuursrapportage 2015 en het Werkplan MRDH. Met de rekeningcommissie is afgesproken dat zij alle openbare stukken in het kader van de planning & control-cyclus ter kennisname ontvangen, ten behoeve van de advisering over de jaarrekening MRDH.

De gemeenteraden zijn tevens betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH benoemd staan. In 2015 zijn zienswijzeprocedures doorlopen voor de Begroting 2016 en het Werkplan.

Betrokkenheid gemeentesecretarissen

De gemeentesecretarissen hebben een belangrijke rol als mede-eigenaar van de MRDH-organisatie. Het overleg van de 23 gemeentesecretarissen is in 2015 opgestart, waarmee de gemeenten ook op dat niveau betrokken zijn bij de MRDH.

Samenwerking met partners

Naast het bundelen van de kracht van de 23 gemeenten, is samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's zoals Drechtsteden en Leiden, de provincie en het Rijk noodzakelijk om de ambities te realiseren. De MRDH werkt vanaf de start nauw samen met de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. Samenwerking met omliggende regio's en de andere partners vindt plaats zowel bij de strategische trajecten als bij de uitvoering van concrete activiteiten.

In 2015 is verder geïnvesteerd in de samenwerking met de provincie Zuid-Holland. Op vele fronten en bij vele projecten is er van oudsher, vanuit de toenmalige stadsregio's, al sprake van een goede inhoudelijke samenwerking. De inhoudelijke samenwerking op bestuurlijk niveau is verder kracht bijgezet door de ondertekening van de samenwerkingsafspraken op 8 september 2015 over een achttal gezamenlijke investeringen:

Verbetering interne en internationale verbindingen

1.	Viersporige railverbinding Rotterdam – Den Haag
Bestuurlijk duo	Pex Langenberg (MRDH) en Floor Vermeulen (PZH)
2.	Internationale connectiviteit
Bestuurlijk duo	Tom de Bruijn (MRDH) en Floor Vermeulen (PZH)
3.	Eén openbaarvervoerkaart
Bestuurlijk duo	Dick van Sluis (MRDH) en Floor Vermeulen (PZH)

Toonaangevende duurzaamheid

4.	Warmtenet/Warmterotonde Cluster West
Bestuurlijk duo	Pex Langenberg (MRDH) en Han Weber (PZH)
5.	Mobiliteitsinnovatie
Bestuurlijk duo	Christel Mourik (MRDH) en Floor Vermeulen (PZH)

Vernieuwing economie

6.	Fieldlabs
Bestuurlijk duo	Adri Bom-Lemstra (PZH) en Ferrie Förster (MRDH)

Aantrekkingskracht op talent en investeerders

7.	Aantrekkelijke metropolitane landschappen
Bestuurlijk duo	Alexander van Steenderen (MRDH) en Han Weber (PZH)

8.	World Expo Rotterdam 2025
Bestuurlijk duo	Adri Bom-Lemstra (PZH) en Maarten Struijvenberg (MRDH)

Ook op landelijk niveau werkt de MRDH samen met partners. Zo vindt er afstemming plaats met de regio Noord-Holland. De MRDH neemt onder andere ook deel aan het DOVA (de samenwerking van de 12 provincies en 2 metropoolregio's over openbaar vervoer), het Fietsberaad, de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, Stedenbaan, de Nationale Databank Openbaar Vervoer en aan activiteiten van het landelijk kenniscentrum CROW/KpVV.

De MRDH levert ook een bijdrage aan landelijke strategische trajecten zoals Agenda Stad, de Nationale Omgevingsagenda en de Nationale Omgevingsvisie. Een bestuurlijke delegatie van de MRDH neemt deel aan het jaarlijks bestuurlijk overleg van de Zuidelijke Randstad met het Rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Tevens wordt geparticipeerd in MIRT-onderzoeken zoals over Internationale Connectiviteit en Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.

Op internationaal niveau werkt de MRDH onder meer samen met de OESO en participeert de MRDH in Europese netwerken, zoals EMTA en projecten, zoals CIPTEC.

Van, Voor en Door de 23 gemeenten

De 23 gemeenten zijn de MRDH. Samen zijn ze eigenaar van een gemeenschappelijke organisatie. De MRDH-organisatie ondersteunt en faciliteert deze samenwerking en het uitgangspunt is dat de organisatie ook juist vanuit de 23 gemeenten vorm krijgt. In 2015 is bij de gemeenten opgehaald hoe dit verder ingevuld kan worden. De gemeenten zijn de backbone van de MRDH en vormen samen met de gezamenlijke organisatie het netwerk in de regio. Er liggen nieuwe mogelijkheden, die ontstaan door de nieuwe context, door de nieuwe of geherformuleerde taken en door het benutten van het volledige werkkapitaal van de 23 gemeenten voor de gezamenlijke doelen. Deze mogelijkheden zijn in 2015 geformuleerd op basis van gesprekken die in opdracht van het directieteam MRDH door ABD-interim zijn gevoerd met verschillende kernspelers in het netwerk, zowel bilateraal als in groepen. Ook is gesproken met mensen uit de relevante omgeving zoals de provincie, Innovation Quarter en het samenwerkingsverband Economische Programmaraad Zuidvleugel. Tot slot is met een enkele wetenschapper op het terrein van regionale samenwerking gesproken. De bevindingen uit de gesprekken zijn verwoord in het eindrapport 'Van Samen Besluiten naar ook Samen Werken, advies MRDH van, voor en door de 23'. De adviezen worden in 2016 nauwe samenwerking met de 23 gemeenten nader uitgewerkt om het netwerk en het eigenaarschap van de metropoolregio te versterken. De discussienotitie 'De MRDH in 2016' die besproken is in het algemeen bestuur van 9 december 2015 geeft richting aan deze verdere uitwerking.

Organisatieontwikkeling

De MRDH-organisatie werkt in een nieuwe context en een nieuwe politiek-bestuurlijke omgeving. De verwachting is dat de dynamiek de komende periode toeneemt. Dit vraagt om een vernieuwende organisatie die in kan spelen op deze dynamiek en steeds beter in staat is om op een moderne wijze lokaal, regionaal maar ook internationaal te functioneren. In 2015 is om die reden een start gemaakt met de verdere ontwikkeling van de organisatie en de evaluatie van het functiegebouw. Gelet op de inhoudelijke opgaven is duidelijk dat de MRDH-organisatie niet alles

alleen op kan pakken. De organisatieontwikkeling vraagt derhalve ook iets van de individuele gemeenten daar waar het gaat om het leveren van kennis, kunde en capaciteit.

Veegactie Reglementen en Verordeningen

In de constituerende vergadering van het algemeen bestuur zijn diverse verordeningen en reglementen vastgesteld. Bij de vertaling hiervan naar de praktijk zijn in 2015 enkele technische onvolkomenheden naar voren gekomen zoals tekstuele omissies en onduidelijkheden en zaken die toch moeilijk werkbaar blijken. Per brief van 25 maart 2015 is aan de leden van het algemeen bestuur om die reden een technische veegactie aangekondigd.

De eerste ervaringen in 2015 leren tevens dat de formele besluitvormingsprocedures een lange doorlooptijd kennen. Er is een zeker spanningsveld tussen draagvlak enerzijds, dat vraagt om het doorlopen van alle formele stappen inclusief de bijbehorende doorlooptijden, en meer flexibele en snelle besluitvorming anderzijds. Met de gemeenten wordt de vraag opgepakt hoe om te gaan met dit spanningsveld. De uitkomst hiervan kan leiden tot concrete voorstellen voor het aanpassen van verordeningen en reglementen.

Vooruitlopend op de veegactie zijn in 2015 wijzigingen doorgevoerd in de verordeningen en reglementen van orde van de adviescommissies en de rekeningcommissie om de benoeming van plaatsvervangend leden mogelijk te maken. Het algemeen bestuur van 7 oktober 2015 heeft het Delegationbesluit Vervoersautoriteit MRDH 2015 vastgesteld waarmee de bevoegdheid tot besluitvorming inzake overige verkeer- en vervoertaken volledig bij de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit is komen te liggen, zoals bedoeld in de gemeenschappelijke regeling MRDH. Het mandaat- en ondermandaatbesluit is mede naar aanleiding hiervan ook aangepast.

Medezeggenschap

Het bestuur en de directie van de MRDH-organisatie hechten veel waarde aan een goed overleg met de ondernemingsraad (OR) MRDH en het Georganiseerd Overleg (GO). Op 1 juni 2015 is de nieuwe OR aangetreden. In 2015 is tevens het traject doorlopen om te komen tot de afronding van het pakket arbeidsvoorwaarden.

Audit weerstandsvermogen en risico's

In 2015 is door Concern Auditing Rotterdam een audit uitgevoerd om de risico's die de MRDH loopt te inventariseren. Dit heeft geleid tot de adviesnota Opportunity management MRDH (Kansen en Risico's) & Weerstandsvermogen, Concern Auditing Rotterdam (de Adviesnota). Deloitte heeft op basis van de uitkomsten van de inventarisatie van Concern Auditing Rotterdam een vertaling gemaakt naar financiële risico's en een advies uitgebracht over mogelijke beheersmaatregelen en de benodigde omvang van de weerstandscapaciteit. Dit heeft geleid tot een Financiële risicoanalyse. In de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's wordt deze Financiële risicoanalyse verder toegelicht.

Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 besloten dat:

- De adviesnota Opportunity management MRDH (Kansen en Risico's) & Weerstandsvermogen, Concern Auditing Rotterdam (de Adviesnota) als basis wordt gebruikt voor de Beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH en dat deze beleidsnota uiterlijk ultimo 2016 in het algemeen bestuur wordt behandeld;
- De in de Adviesnota opgenomen adviezen, voor zover relevant, hun plek krijgen in de paragraaf weerstandsvermogen en risico's van de MRDH-jaarrekening en begroting, voor de eerste maal in de ontwerpjaarrekening 2015 en ontwerpbegroting 2017;
- De in de Adviesnota opgenomen doelstellingen inzake Opportunity management MRDH verder worden uitgewerkt in de ontwerpbeleidsnota Risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH;
- In de ontwerpbeleidsnota Risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH de mate, waarin de MRDH bereid is risico's en kansen te nemen, wordt opgenomen;

- Bij de jaarrekening 2015 de in de Financiële risicoanalyse berekende benodigde weerstandscapaciteit wordt gevormd, te weten € 100.000 voor de eerste vier jaar.

Vergelijkende cijfers

Het jaar 2015 is het eerste jaar van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Derhalve zijn er geen vergelijkende cijfers opgenomen in de jaarstukken 2015.

Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2015 wordt afgesloten met een voordelig resultaat vóór bestemming van € 2.487.228.

Het algemeen bestuur heeft in het kader van risicomangement en weerstandsvermogen besloten om bij de jaarrekening 2015 de in de Financiële risicoanalyse berekende benodigde weerstandscapaciteit te vormen, te weten € 100.000 voor de eerste 4 jaar. Op basis van deze reeds geaccordeerde toevoeging is van dit resultaat € 100.000 toegevoegd aan de reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat.

Bij begrotingswijziging is reeds door het algemeen bestuur besloten om € 20.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (bestemmingsreserve EV).

Daarnaast wordt voorgesteld om het resterende resultaat van € 2.367.228 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV ter dekking van reeds in 2015 aangegane verplichtingen, voornamelijk aan gemeenten voor het uitvoeren van projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat, die gedurende meerder jaren worden uitgevoerd.

Begrotingswijziging

In de verslagperiode is een begrotingswijziging voorgesteld, die op 9 december 2015 door het algemeen bestuur is vastgesteld. De begroting over 2015 werd gewijzigd omdat lasten (€ 88 miljoen) van het programma Verkeer moesten worden overgeheveld naar het programma Openbaar Vervoer. Het betrof een technische begrotingswijziging, passend binnen eerdere bestuurlijke afspraken. Inhoudelijk veranderde er niets en ook aan de bijdragen van de gemeenten veranderde niets. Dit werd medio 2015 gesignaleerd maar als gevolg van een clerical error werd niet tegelijkertijd het voorstel voor wijziging van de begroting ingediend, maar in het najaar van 2015.

Bij een begrotingswijziging waarbij wordt geschoven tussen begrotingsposten (programma's) moet een zienswijze worden gestart. Deze zienswijzeperiode neemt acht weken in beslag. Tevens moet een begrotingswijziging gedurende de verslagperiode zijn vastgesteld, anders is er sprake van een materiële financiële onrechtmatigheid.

Om een materiële financiële onrechtmatigheid te voorkomen is in overleg met de huisjurist en de accountant en na inwinning van extern juridisch advies besloten om de begrotingswijziging zonder zienswijze aan het Algemeen Bestuur voor te leggen ter vaststelling. Daardoor is sprake van een procedurele tekortkoming die overigens geen effect heeft op de financiële rechtmatigheid.

Hoofdstuk 2 MRDH-brede strategie

Om de economische structuur van onze regio te versterken, de bereikbaarheid verder te verbeteren en te kunnen inspelen op veranderingen die op ons gebied afkomen, is in 2015 vanuit de Strategische Bereikbaarheidsagenda en de Agenda Economisch Vestigingsklimaat gestart met een nadere uitwerking van de MRDH-brede strategie. Op basis van een analyse door professor Tordoir zijn vier kernopgaven benoemd die het uitgangspunt vormen voor de MRDH-brede strategie en richting geven aan de activiteiten van de MRDH-organisatie en de 23 gemeenten:

1. Verbetering van de (internationale) bereikbaarheid van de metropoolregio
2. Economische vernieuwing
3. Transitie naar toonaangevende duurzaamheid
4. Attractiviteit van de regio

Deze kernopgaven vragen om gerichte investeringen om de kracht van de steden en het omliggende gebied verder te versterken.

In 2015 is gestart met de Regionale Investeringsstrategie die de noodzakelijke investeringsprojecten in beeld brengt voor de korte-, middellange- en lange termijn. De investeringsprojecten voor de middellange- en lange termijn komen onder andere voort uit de aanbevelingen van het OESO-onderzoek en de Roadmap Next Economy.

OESO-onderzoek

In 2015 is gewerkt aan de *Territorial Review of the Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague* van de OESO. Dit onderzoek is uitgevoerd in een samenwerking van de MRDH, het ministerie van Binnenlandse Zaken en de OESO. Het rapport is op 1 februari 2016 verschenen en bevestigt het beeld dat de economische groei en de werkgelegenheid van de regio Rotterdam Den Haag achterblijven ten opzichte van andere regio's in Nederland en Europa. De OESO constateert dat onze regio een groot potentieel heeft, dat echter nog onvoldoende benut wordt. De aanbevelingen van de OESO onderstrepen de urgentie om concrete investeringsprojecten in onze regio te realiseren. Daarnaast wordt het belang van economische vernieuwing onderstreept.

Roadmap Next Economy

Economische vernieuwing is noodzakelijk om in te kunnen spelen op veranderingen die op onze regio afkomen. Trends als grondstoffenschaarste, digitalisering, globalisering, robotisering, 3D-printing, zelfsturende voertuigen en *reshoring* in combinatie met de steeds verdergaande verstedelijking betekenen dat het zwaartepunt van de nieuwe economie, oftewel de *next economy*, steeds meer verschuift naar stedelijke regio's zoals de MRDH. Dit biedt grote kansen voor nieuwe bedrijvigheid. Om die nieuwe bedrijvigheid te laten floreren, zal de regio zich internationaal moeten positioneren als aantrekkelijke toplocatie voor koplopers.

Om invulling te geven aan de bevindingen van de OESO is in 2015 een start gemaakt met het opstellen van de Roadmap Next Economy. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat is opdrachtgever van de Roadmap; de provincie, partners uit bedrijfsleven, medeoverheden en kennisinstellingen zijn nauw betrokken. Met de Roadmap wordt de noodzakelijke gemeenschappelijke agenda, gericht op de economische transitie, opgesteld en beantwoorde de vraag hoe wij als regio moeten inspelen op de genoemde trends. Daarbij wordt in kaart gebracht wat er voor de regio noodzakelijk is aan acties en investeringen voor de middellange- en lange termijn in de vorm van een concreet uitvoeringsprogramma met bijbehorende noodzakelijke publieke en private investeringen om de economie en bereikbaarheid van de regio te versterken. Dit uitvoeringsprogramma wordt gedeeltelijk onderdeel van de Regionale Investeringsstrategie.

Regionale Investeringsstrategie

De Regionale Investeringsstrategie is in 2015 in gang gezet. De MRDH, provincie Zuid-Holland (PZH) en de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ) werken hierin samen. Deze gezamenlijke Investeringsstrategie brengt de voor de economische structuurversterking noodzakelijke investeringsprojecten in beeld en kan tevens benut worden om extra middelen te

genereren. Het biedt de regio ook kansen om richting Europa sterker te staan voor een beroep op middelen uit Europese fondsen. Het gaat om een continu proces dat voortdurend up-to-date wordt gehouden. De Regionale Investeringsstrategie sluit naadloos aan bij de andere twee in gang gezette strategische trajecten: Ruimtelijk-economisch Ontwikkelprogramma en Roadmap Next Economy. De OESO-studie 'Metropolitan Review' laat zien dat een gezamenlijke investeringsstrategie voor de regio dringend noodzakelijk is. Het Ruimtelijk-economisch Ontwikkelprogramma vormt daarvoor de basis. De Roadmap Next Economy biedt enerzijds de mogelijkheid reeds lopende initiatieven betere mogelijkheden voor realisatie te bieden. Anderzijds levert de Roadmap Next Economy ook nieuwe initiatieven op, die zullen landen in de Regionale Investeringsstrategie. De Regionale Investeringsstrategie heeft een bestuurlijke begeleidingscommissie met vertegenwoordigers van overheden, kennisinstellingen en bedrijven. De Regionale Investeringsstrategie heeft drie doelstellingen:

1. Informeren
2. Monitoren en sturen
3. Realiseren

1. Informeren

De aandacht is in eerste instantie vooral laten uitgaan naar de informerende functie. De site www.investeringskaart.nl is het instrument om investeringsprojecten in beeld te brengen. Het is voor overheden, bedrijven en kennisinstellingen van belang om op het gebied van investeringen (van elkaar) te weten wat er speelt en waarop wordt ingezet. Daarmee kunnen enerzijds tegenstrijdige belangen bespreekbaar worden gemaakt en anderzijds kansen voor win-winsituaties worden benut, bijvoorbeeld door het opschalen van initiatieven.

De Investeringskaart geeft de lopende, geplande en gewenste investeringsprojecten weer. Investeringsprojecten zijn gedefinieerd als projecten/programma's gericht op de economische structuurversterking van de regio. De proeve van de Investeringskaart is tijdens de vergaderingen van het algemeen bestuur MRDH en van de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ) op 3 juli 2015 gedemonstreerd. Samen met gemeenten, provincie, bedrijven en kennisinstellingen heeft vervolgens een nadere invulling plaatsgevonden. Op 1 februari 2016 is de Investeringskaart 2.0 'on air' gegaan.

2. Monitoren en sturen

Door van de investeringsprojecten ook de stand van zaken en voortgang op de Investeringskaart weer te geven, ontstaat de mogelijkheid om te monitoren. De investeringsprojecten worden op uniforme wijze beoordeeld en geanalyseerd. Daarmee wordt zichtbaar hoe een investeringsproject ervoor staat, maar ook wat er nodig is om het investeringsproject tot realisatie te brengen. Daarmee ontstaat bijvoorbeeld inzicht waar leemtes zitten en waar extra accenten nodig zijn c.q. prioriteiten gesteld moeten worden om de gewenste economische structuurversterking tot stand te brengen.

3. Realiseren

De realisatie van de Regionale Investeringsstrategie is allereerst de verantwoordelijkheid van bedrijven, kennisinstellingen en overheden in de regio. Voor bekostiging/financiering zullen primair eigen mogelijkheden, Europese fondsen/regelingen en private middelen moeten worden benut. Door de handen ineen te slaan kunnen we de uitvoeringskracht versterken. Ook het Rijk is een onmisbare partner. Het is noodzakelijk dat de regio eenduidig aangeeft welke investeringsprojecten cruciaal c.q. prioritair zijn en wat er voor nodig is om deze te realiseren. De MRDH en de provincie Zuid-Holland hebben zich op 8 september jl. bestuurlijk gecommitteerd aan acht belangrijke projecten die bijdragen aan de vier genoemde kernopgaven (zie hoofdstuk 1).

De I(nvesterings)-dagen bieden een platform om investeringsprojecten een duw in de rug te geven. De eerste is georganiseerd op 25 november 2015. Tijdens deze I-dagen brengen we experts/deskundigen bijeen om vast te stellen wat er moet gebeuren om projecten investeringsgereed/financierbaar te maken. Verzoeken om projecten in dit verband aan de orde te stellen komen van gemeenten, kennisinstellingen en/of bedrijven. Afhankelijk van het type investeringsprojecten schakelen we experts/deskundigen in. Jaarlijks vinden 3 à 4 I-dagen plaats.

Naar een eerste investeringspakket

Het realiseren van het investeringspakket is een collectieve opgave van de MRDH-organisatie, de 23 gemeenten en andere partners zoals het Rijk, de provincie en het bedrijfsleven. Ieder levert daarbij zijn of haar bijdrage, ook financieel. De MRDH wil partijen committeren aan de uitvoering van het investeringspakket en zal ook actief op zoek gaan naar nieuwe financieringsbronnen. Hiertoe is in 2015 een start gemaakt met een kleine groep financieel experts van gemeenten, provincie, private partijen en het ministerie van Economische Zaken, die de komende jaren als 'Expertisecentrum' investeringsprojecten verder helpen en relaties opbouwen met relevante financiële instellingen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het opstellen van businesscases, uitvoeren van risicoanalyses en het komen tot financieringsarrangementen.

De uitwerking van de aanbevelingen uit het OESO-rapport en de Roadmap Next Economy vindt in de eerste helft van 2016, en daarna doorlopend plaats. Er ligt een bestuurlijke opdracht vanuit het algemeen bestuur om voor de zomer van 2016 een eerste investeringspakket gereed te hebben.

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

De Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA) is in 2015 uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025. De Vijf hoofddoelstellingen, die nader staan uitgewerkt bij het programma Bereikbaarheid en Mobiliteit, zijn vertaald in toepisen en kwaliteitseisen aan de verkeer en vervoer netwerken en in opgaven die hieruit voortvloeien. De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vormt de invulling van de eerste kernopgave uit de investeringsstrategie van de MRDH ten aanzien van metropolitane verbindingen. In de Uitvoeringsagenda is de economische structuurversterking vertaald in de eis dat 10% meer inwoners binnen 45 minuten de belangrijkste metropolitane economische locaties kunnen bereiken. Omgekeerd moeten 10% meer arbeidsplaatsen en voorzieningen binnen bereik van de inwoners komen. Hierdoor zal de hele metropoolregio meer als één geheel kunnen functioneren en wordt het draagvlak voor metropolitane voorzieningen vergroot. De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is op 3 februari 2016 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vrijgegeven ten behoeve van de zienswijzeprocedure.

Hoofdstuk 3 Programmaverantwoording

3.1 Bereikbaarheid en mobiliteit

Wat wilden we bereiken?

Ambities Strategische Bereikbaarheidsagenda

De Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA) die op 19 december 2014 door het algemeen bestuur is vastgesteld, is in 2015 uitgewerkt in de Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB). Die is begin 2016 voor zienswijzen voorgelegd aan de gemeenten. "Wij verbinden mensen" blijft de ambitie van de Vervoersautoriteit. De vijf hoofddoelstellingen van de SBA zijn uitgewerkt in toepisen en in eisen en richtlijnen voor de netwerken van openbaar vervoer, auto, fiets en ketenmobiliteit.

Concurrerende economie

De opgave vanuit concurrerende economie ligt in het verbeteren van de bereikbaarheid van metropolitane economische centra in het stedelijk gebied en de Mainports/Greenports. In de UAB is als topeis opgenomen dat in 2025 10% meer mensen de metropolitane economische locaties moet kunnen bereiken in 45 minuten per openbaar vervoer, auto en fiets. Daarnaast de betrouwbaarheid van de reistijd met de auto 95% zijn op het hoofdwegennet en 90% op het onderliggend wegennet.

Over 2015 zijn de volgende vorderingen te melden.

- De kwartiermakersfase van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is gestart. Aanleiding hiervoor is, dat uitberekeningen blijkt dat ook het lage economische groeiscenario knelpunten ontstaan op de A4 Delft-Schiedam de A16 Rotterdam (voorheen A13/A16) en in het openbaar vervoer in Den Haag en Rotterdam. Het onderzoek wordt breed opgepakt, zodat aan economische structuurversterking, leefbaarheid en duurzaamheid bij de probleemanalyse en bij de oplossingsrichtingen recht wordt gedaan. De analysefase zal in het voorjaar van 2016 starten. Afspraken over knelpunten, maatregelen en het eventueel starten van MIRT-verkenningen vinden plaats in het BO-MIRT van najaar 2017.
- Het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit is afgerond. In het BO-MIRT is afgesproken dat uitkomsten en de onderliggende analyses worden meegenomen in de kwartiermakersfase van het MIRT- Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. In dat kader zal ook gekeken worden naar het verbeteren van de robuustheid van de spoorcorridor Rotterdam – Den Haag in relatie tot de andere mobiliteitsnetwerken. Voor de lange termijn zal in samenwerking met de NS een onderzoek worden uitgevoerd naar twee mogelijke directe en snellere spoorverbindingen met Duitsland. De regio zal samen met NS voor de korte termijn een businesscase ontwikkelen voor een directe verbinding met Duitsland.
- Belangrijke mijlpalen zijn de ontwerp-tracébesluiten en de bestuursovereenkomsten voor de A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding. In 2016 zullen de tracébesluiten genomen worden. Oplevering is voorzien in 2022/2023. De A4 Delft Schiedam is in gebruik genomen evenals de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein. De nieuwe verkeerssituatie wordt gemonitord om te bezien of niet elders in het netwerk problemen ontstaan (Knooppunt Ypenburg, A15 verder stroomafwaarts). De werkzaamheden aan de Rotterdamse Baan zijn gestart en het project 3-in-1 in Westland is in gebruik genomen, inclusief de nieuwe fietsbrug (de Snelbinder). In Den Haag is de tunnel in de Neherkade opgeleverd.
- Voor het openbaar vervoer is het in gebruik nemen van de spoortunnel in Delft een belangrijke mijlpaal op weg naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam.

Het is in 2015 goed zichtbaar geworden hoe de nieuwe aanlanding van RandstadRail op Den Haag Centraal er uit gaat zien. De uitvoering van Bleizo is gestart.

Kansen voor mensen

Bij kansen voor mensen is van belang dat de inwoners toegang krijgen tot meer arbeidsplaatsen en voorzieningen. Voor de metropoolregio is in de UAB daarom opgenomen dat in 90% van de woongebieden het aantal arbeidsplaatsen en voorzieningen dat binnen 45 minuten bereikbaar is met 10% moet toenemen. Dat geldt voor het openbaar vervoer, de auto en de fiets.

Over 2015 zijn de volgende vorderingen te melden in aanvulling op bovenstaande mijlpalen bij concurrerende economie die ook bijdragen aan kansen kansen voor mensen.

- De gemeenten hebben op diverse plaatsen aan uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk gewerkt met financiële steun van de MRDH, zoals aan de oplevering van het fietsviaduct Vlietpolderplein.
- De ontsluitingsweg voor de P+R Schiedam Centrum is gereed gekomen en de subsidie voor de P+R-garage is verstrekt.
- In het kader van Beter Benutten Vervolg is voor het gebied Haaglanden een snelfietsrouteplan opgesteld. Besluitvorming hierover wordt voorjaar 2016 verwacht.
- In Den Haag is op verschillende plaatsen gewerkt om de kwaliteit van het RandstadRailnetwerk te verbeteren en geschikt te maken voor het nieuwe trammaterieel. De inwoners van Leidschendam-Voorburg en Den Haag hebben kennis kunnen maken met de nieuwe Avenio-trams met R-Net-vormgeving.

Verbeteren van de kwaliteit van plekken

De verbetering van de de kwaliteit van plekken is enerzijds van belang voor het openbaar vervoer. Als de belevingswaarde van OV-stations hoger is, ervaart de reiziger de onvermijdelijke wachttijd als veel korter. Daarnaast is de kwaliteit van de buitenruimte op de metropolitane locaties - samen met aantrekkelijke culturele voorzieningen, horeca e.d. - van belang als interactiemilieu en als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. In de UAB is als ambitie opgenomen, dat 90% van de OV-knopen door de gebruikers wordt gewaardeerd met een 7,5.

Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal zijn voorbeelden van kwaliteitsverbetering van OV-knopen in 2014 en 2015. In 2015 hebben bij diverse OV-knopen alliantiegesprekken plaatsgevonden. In het kader van Stedenbaan zijn bij een aantal NS-stations alliantiegesprekken gevoerd en uitvoeringsprogramma's opgesteld. Verder is voor alle HOV-haltes een eerste inventarisatie van problemen en lopende projecten opgesteld en in december aangeboden/besproken in het bestuurlijk platform Stedenbaan.

De oplevering van de Grote Marktstraat in Den Haag is een voorbeeld van een kwaliteitsimpuls in de buitenruimte net als de oplevering van een deel van de spoorzone Delft.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft de MRDH de gemeenten ondersteund door:

- Vier bijeenkomsten te organiseren ten behoeve van kennisoverdracht;
- Subsidies te verstrekken ten behoeve van verkeerseducatie en verkeersveiliger infrastructuur;
- Het organiseren van verkeerseducatie voor jeugd (School Op Safe en Totally Traffic) en senioren;
- Regie te voeren over het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland.

De duurzame regio

Duurzaamheid wordt steeds belangrijker. Dat is nog eens onderstreept door de klimaatop in Parijs. In de UAB is als ambitie opgenomen een afname met 30% van de CO2-uitstoot in het verkeerssysteem.

Over 2015 zijn de volgende vorderingen te melden.

- Er is een convenant met het ministerie van IenM afgesloten over waterstofbussen. De RET heeft er inmiddels twee besteld. Er is door de MRDH een landelijke afspraak gemaakt dat vanaf 2025 alleen nog emissieloze bussen worden aangeschaft.
- Door het verbeteren van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding is het gebruik van fiets en OV bevorderd.

Efficiënt en rendabel

Efficiënt en rendabel heeft in algemene zin betrekking op het beter benutten van het mobiliteitssysteem. Dan gaat het om afstemming tussen ruimte en mobiliteit (bijvoorbeeld Stedenbaan), verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Het heeft ook betrekking op de afweging van kosten en baten van investeringen in de regionale netwerken en een efficiënte exploitatie van het openbaar vervoer, inclusief beheer en onderhoud. In de UAB is als ambitie opgenomen dat de uitgaven van de MRDH aan het OV-systeem met 10% afnemen. Dat is mede nodig om ruimte te scheppen voor investeringen.

Over 2015 zijn de volgende vorderingen te melden.

- Door verkeersmanagement wordt door de samenwerkende wegbeheerders dagelijks gestuurd op een optimale doorstroming in de regio. Er wordt snel geacteerd op incidenten en wegwerkzaamheden worden op elkaar afgestemd. Dat laatste kan soms nog beter! Waar mogelijk wordt verkeer omgeleid of naar een P+R gestuurd. In de MRDH worden dagelijks de meeste regelscenario's van Nederland ingezet (3.000 per jaar). In 2015 zijn alle gemeentelijke verkeerslichten aangesloten op één van de samenwerkende verkeerscentrales. Het sturen van verkeer wordt daarmee steeds makkelijker.
- In toenemende mate wordt verkeersdata geleverd aan routenavigatiesystemen. Hiervoor moet de data (parkeren, wegwerkzaamheden, incidenten) op orde zijn. Daar wordt hard aan gewerkt door de wegbeheerders, maar deze is nog niet helemaal op orde. Ook het gebruik van slimme informatiediensten valt tegen waardoor te weinig mensen voorbereid op pad gaan en daardoor de toepisen niet halen.
- Door mobiliteitsmanagement wordt het laatste duwtje in de rug gegeven naar een duurzame gedragsverandering. Samen met de werkgevers wordt dat gedaan in het kader van Bereikbaar Haaglanden en de Verkeersonderneming. Ingezet wordt op het weten van en ervaren van alternatieven voor het reizen met de auto in de spits (spitsmijden) om zodoende aan de toepisen te kunnen voldoen.
- De Metropoolkaart (Tourist Day Ticket) is in 2015 ontwikkeld. In 2016 wordt deze opgeleverd. De verwachting is dat hierdoor meer reizigersinkomsten gegenereerd gaan worden.
- De kilometertarieven zijn in 2015 vooralsnog met alleen de landelijke tarieven index geïndexeerd voor het jaar 2016. In 2016 zal de discussie gestart worden of het wenselijk is de tarieven binnen de MRDH gelijk te gaan trekken.
- De onderhandelingen met RET en HTM zijn in 2015 in gang gezet over de concessie 2016-2026. De concessieverlening zal in 2016 plaatsvinden. Insteek is om de doelstelling van 10% minder uitgaven aan OV te halen. Het ziet er na de onderhandelingen naar uit dat het OV nog efficiënter en rendabeler gaat worden; RET heeft aangegeven voor de Exploitatie van het Railvervoer geen exploitatiesubsidie meer nodig te hebben. Subsidie voor Beheer en Onderhoud van het Railsysteem, Vervangingsinvesteringen in het Railsysteem en Sociale Veiligheid blijven echter noodzakelijk.

In 2015 was het niet opportuun om een bezuinigingstaakstelling in de dienstregeling aan de vervoerders op te leggen, dit vooruitlopend op het verwachte succes van de onderhandelingen met HTM en RET; van uitbreidingen in de dienstregeling was echter ook geen sprake. Per saldo is met ongeveer hetzelfde geld (exploitatiesubsidie) wel de klantwaardering in 2015 van het OV in de MRDH gestegen.

Hieronder een tabel met de resultaten.

Tabel 1 Algemeen oordeel reiziger

	2014	2015
Landelijk	7,5	7,5
Bus Rotterdam e.o. (RET)	7,7	7,6
Rotterdam Tram (RET)	7,7	7,8
Rotterdam Metro (inclusief Randstadrail RET)	7,5	7,6
Hoekse lijn (NS)	7,2	7,2
Voorne-Putten en Rozenburg (bus Cxxn)	7,6	7,6
RandstadRail Tram Haaglanden (buitengebied lijn 3 en 4 HTM)	7,4	7,5
Haaglanden Tram (exclusief buitengebied lijn 3 en 4 HTM)	7,3	7,4
Haaglanden Stad Bus (HTMbuzz)	7,5	7,7
Haaglanden Regio (Veolia)	7,7	7,6

3.1.1 Programma Verkeer

Wat hebben we er voor gedaan?

Acties in 2015	Status	Toelichting
Regio Haaglanden		
De bouw van een fietsviaduct over de A4, de realisatie van een fietsbrug over de Vliet, de bouw van een fietsviaduct over het Vlietpolderplein in Naaldwijk en de aanleg van een fietstunnel onder de Zuidelijke Randweg Naaldwijk. We voeren het programma Fietsenstallingen bij herkomst en (tussen)bestemming uit, stimuleren fietsgebruik met de jaarlijkse actie Op de fiets werkt beter! en optimaliseren het fietsroutenetwerk in Haaglanden.		Fietsviaduct A4 (Ypenburg) wordt naar verwachting in 2018 aangelegd, hangt samen met MIRT Poorten & Inprikkers. Fietsviaduct Vlietpolderplein is geopend maart 2015. Fietsbrug over de Vliet (Rijswijk) is geopend oktober 2014. Fietstunnel Naaldwijk is geopend mei 2013. Aanleg en verbetering van fietsenstallingen loopt volgens planning. De fietsactie wordt binnenkort afgesloten en ruim 1600 hebben 1,2 miljoen kilometers geregistreerd.
We dragen bij aan grote wegverkeerprojecten in de regio, zoals de Rotterdamse baan, A4- passage en Poorten & Inprikkers, A4 Delft-Schiedam en het programma Aansluitingen HWN-OWN maar ook aan grote wegverkeerprojecten over de grenzen van de regio heen, zoals de RijnlandRoute, A13/A16 en de Blankenburgverbinding. Ook dragen we bij aan diverse regionale wegverkeerprojecten.		OTB's voor A16 Rotterdam (voorheen A13/16) en Blankenburgverbinding zijn vastgesteld. Tevens zijn voor beide projecten overeenkomsten gesloten tussen Rijk en regio en regionale partijen onderling over de financiering en realisatie van extra (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen. Ten aanzien van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers is een uitvoeringsbesluit genomen over het project N211 Wippolderlaan.
We voeren het vervolgprogramma Beter Benutten Haaglanden uit.		Vaststelling van het programma is vertraagd tot maart 2016.
We zetten innovatieve maatregelen voort die gericht zijn op ander reisgedrag, uitvoering van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en verbetering van de reis- en routeinformatie. We continueren de aanpak van Dynamisch Verkeersmanagement gericht op advisering en sturing van wegverkeer bij dagelijkse files, incidenten, evenementen en wegwerkzaamheden. We stimuleren afspraken over werkgerelateerd parkeren tussen bedrijven en overheidspartijen en dragen bij aan het verbeteren en uitbreiden van diverse P+R-locaties.		De investeringen zijn opgenomen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit. Er nemen inmiddels 51 bedrijven en 8 bedrijven verenigingen deel aan het Convenant (nieuwe stijl), 4 druk bezocht Onbijtbijeenkomsten en 6 Verdiepingssessies werden gehouden. Slimreisbudget is in de vorm van pilots bij 8 bedrijven uitgevoerd, inmiddels implementeren 3 bedrijven het. Diverse Ga3.0 probeer acties (e-bike, flexplekken en scooter) zijn uitgevoerd. In de regio Haaglanden zijn Drip's gerealiseerd in Zoetermeer en Delft. Per jaar worden 3000 regelscenario's ingezet. Wegwerkzaamheden worden afgestemd en gecommuniceerd via het verkeersjournaal. De parkeergegevens van Q park worden ontsloten zodat ze beschikbaar zijn voor serviceproviders. Tijdens grote evenementen wordt verkeersmanagement succesvol ingezet.
We stimuleren de aanpak van verkeersveilige situaties door wegbeheerders. We verbeteren de monitoring van ongevalsgegevens en ontwikkelen een nieuwe analyse voor verkeersveiligheid. We zorgen voor verkeerseducatie in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs en voor permanente verkeerseducatie gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers.		Het uitrollen van de verkeersveiligheidsaanpak loopt volgens schema. Inmiddels wordt op 58% van de basisscholen School op Safe(SOS) toegepast. In december hebben 11 scholen het SOS label ontvangen en hebben 80 scholen een inlog op de SOS-site. 53 scholen hebben deelgenomen aan de Schoolbrengdag. Op321 scholen zijn dodehoeklessen verzorgd.

We dragen bij aan het aanpakken van knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting en voeren samen met de gemeenten het Programma Duurzame Mobiliteit uit.		In de ontwerp-Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn de rollen bij Duurzame Mobiliteit omschreven. De ambities op dit vlak dienen te worden vertaald in concrete en SMART geformuleerde doelstellingen, die aansluiten bij programma's voor vernieuwing en beheer en onderhoud. Dit geldt MRDH-breed. De taken op het gebied van OV en stimuleren duurzame vervoerwijzen zijn in uitvoering.
Regio Rotterdam		
Het rijkswegproject A4 Delft-Schiedam en de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein zijn gerealiseerd.		De A4 Delft Schiedam is eind 2015 opengesteld voor het verkeer. Eind 2015 zijn de werkzaamheden voor het wegverkeer voor de A15 MaVa afgerond.
Voor de A13/A16-verbinding en de Blankenburgverbinding is eind 2015 een definitief Tracébesluit gereed en is een bestuursovereenkomst gesloten.		De bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio en de regionale overeenkomst(en) zijn voor beide projecten getekend. De Ontwerp-tracébesluiten zijn vastgesteld. De Tracébesluiten staan voor beide projecten gepland in het tweede kwartaal van 2016.
De regionale wegenprojecten "ongelijkvloerse kruising N57-N218", Verbreding N209 en Drie-in- Eén (ontsluiting Hoek van Holland, Veilingroute en Westerlee) zijn gereed. Monitoring van de verkeersintensiteiten op de N471 vindt plaats. Afspraken zijn gemaakt over de korte termijn maatregelen voor de Harmsenknoop N57-A15 en het knooppunt Vijfsluizen.		Ongelijkvloerse kruising N57-N218 en de Verbreding N209 zijn gerealiseerd. Het project 3-in-1 is eveneens gerealiseerd. De aansluiting van de Verlengde Veilingroute op de Lange Broekweg en de N222 wordt medio 2018 gerealiseerd. Afspraken over de korte termijn maatregelen N57-A15 zijn gemaakt en deels uitgevoerd. Knooppunt Vijfsluizen is ondergebracht binnen Beter Benutten Vervolg en wordt in 2017 opgeleverd.
Met de uitvoering van het Vraagbeïnvloedingsprogramma zijn 16.000 spitsmijdingen gerealiseerd op de geselecteerde Beter Benutten-knelpunten.		Het totale programma Beter Benutten heeft geleid tot circa 14.167 spitsmijdingen per dag.
Er wordt voorzien in een vervolg van de activiteiten van BEREIK! om één gezamenlijke uitvoeringsorganisatie voor de inzet en het beheer van de Dynamisch Verkeers Maatregelen op rijks, provinciale en gemeentelijke wegen te waarborgen.		De samenwerkende wegbeheerders zetten dagelijks meerdere scenario's in om het verkeer te sturen en geleiden. Per jaar worden hiervoor meer dan 3000 scenario's ingezet. Verkeersgegevens zoals wegwerkzaamheden en brugopeningen worden doorgegeven aan serviceproviders die daar diensten mee maken. Hiervoor is de samenwerking in het kader van BEREIK! gecontinueerd.
De kwaliteit van het fietsnetwerk is toegenomen. Het fietsgebruik is met 6% toegenomen ten opzichte van 2010 en de uitvoering van de snelfietsroute Rotterdam-Spijkenisse is in uitvoering.		De monitor fietsgebruik is gestoeld op effectmetingen en onderzoek van Rotterdam (19 tellocaties op het regionale netwerk). Sinds 2010 is dit met 3% per jaar toegenomen. Verondersteld mag worden dat regiobreed de doelstelling gehaald is. De uitvoering van de snelfietsroute is in 2012 gestart. De uitvoering van het laatste gedeelte, de Brielselaan in Rotterdam, is in 2015 gestart, maar tijdelijk gestopt vanwege de constatering dat de riolering in slechte staat verkeerde. De groei van het fietsgebruik van de afgelopen jaren is in 2015 niet doorgezet. Dit zou te maken kunnen hebben met het fiets-onvriendelijke weer in het voor- en najaar.
Fietsparkeerplaatsen en OV-fietsen bij haltes en stations zijn afgestemd op de behoefte. Het Verwijzingsplan P+R is gerealiseerd. Doelgroepensystemen zijn gerealiseerd op (volle)		Realisatie fietsparkeerplaatsen bij OV-haltes/stations heeft vertraging opgelopen. In 2015 is een subsidie van 1,5 mln totaal in Beter

P+R- locaties. Uitvoering van P+R-Schieveste.		Benutten Vervolg gehonoreerd De projecten in dat programma worden in 2016 en 2017 door de gemeenten gerealiseerd. Verwijzingsplan P+R is nog in uitvoering. Eventuele verdere realisatie van doelgroepsysteem P+R wordt meegenomen met herijking P+R-beleid (UAB). .tVoor zes verhuurlocaties OV-fiets bij metrostations is subsidie verstrekt. Realisatie vindt in 2016 plaats. De ontsluitingsweg voor P+R Schieveste is uitgevoerd.Voor de P+R-garage is subsidie verleend, realisatie hiervan start in 2016.
De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het stedelijk gebied voor vrachtverkeer blijft gewaarborgd.		In 2015 is een projectplan voorbereid. Begin 2016 wordt dit vastgesteld en start een pilot van een half jaar.
Op stadsregionaal niveau is in 2015 het aantal verkeersdoden gedaald naar maximaal 28 en het aantal ziekenhuisgewonden naar maximaal 325.		De cijfers over het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden 2015, komen pas in 2016 beschikbaar.

Wat heeft het gekost?

Programma 1: Verkeer	Realisatie	Verschil gewijzigde begroting en realisatie	Gewijzigde begroting	Primaire begroting
	2015	2015	2015	2015
<i>Lasten</i>				
Lasten regio Den Haag	51.555.489	-19.056.711	70.612.200	154.298.700
Lasten regio Rotterdam	27.053.425	-11.340.575	38.394.000	16.145.600
Apparaatslasten	4.030.503	-582.497	4.613.000	4.643.000
Totaal lasten	82.639.417	-30.979.783	113.619.200	175.087.300
<i>Baten</i>				
Bijdragen regio Den Haag	735.472	735.472	0	0
Rente regio Den Haag	1.188	1.188	0	0
Rente regio Rotterdam	2.491.373	2.491.373	0	0
Onttrekking regiofonds BOR regio Den Haag	23.034.430	515.130	22.519.300	46.907.300
Onttrekking Mbiliteitsfonds regio Den Haag	29.799.650	-20.599.750	50.399.400	110.940.200
Onttrekking fonds BDU regio Rotterdam	26.577.303	-14.123.197	40.700.500	17.239.800
Totaal baten	82.639.417	-30.979.783	113.619.200	175.087.300
Resultaat	0	0	0	0

De onderbesteding in de regio Den Haag ad. € 19,1 miljoen is veroorzaakt door:

Lagere besteding dan begroot projecten programma Beter Benutten	€ 3,9 miljoen
Vertraging kasritme project Hoopolderweg als gevolg van latere aanbesteding	- 6,8 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Komkommerweg	- 2,0 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Pijnackerse Poort	- 2,0 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Uitbreiding fietsstalling Coenderpark	- 1,9 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Fietsparkeren Den Haag HS	- 2,5 miljoen

De onderbesteding in de regio Rotterdam ad. € 11,3 miljoen is veroorzaakt door:

Lagere uitgaven dan begroot voor project Spitsmijden / Algera ruit (N.B. de

inhoudelijke doelen zijn wel behaald)	€ 4,2 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Kickersbloem als gevolg van verleend uitstel van de start in verband met het wegvallen van een marktpartij	- 2,7 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Ontsluiting Schieveste als gevolg van latere vaststelling dan voorzien	- 2,6 miljoen
Lagere besteding dan begroot project P+R clusterborden als gevolg van verleend uitstel door latere ondertekening convenant tussen de gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat	- 1,8 miljoen

De onderbesteding op de aan dit programma toegerekende apparaatslasten wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

De gerealiseerde rentebaten betreffen de aan het verslagjaar toe te rekenen rente op de nog aanwezige obligatieportefeuille (€ 2,3 miljoen) en de rente op de bij andere decentrale overheden uitgezette kasgeldleningen (€ 0,2 miljoen).

3.1.2 Programma Openbaar Vervoer

Wat hebben we er voor gedaan?

Acties in 2015	Status	Toelichting
Regio Haaglanden		
In 2015 zal de concessie rail 2016-2026 worden gegund. Het dagelijks bestuur heeft gekozen voor de grondhouding 'inbesteden'. Naar verwachting zal HTM ook vanaf 2016 de railexploitatie uitvoeren.		Mei 2016 moeten de vervoerders hun bieding indienen bij de MRDH. Met RET is reeds een principe akkoord. Ook voor HTM wordt verwacht dat zij, uiterlijk in mei, tijdig hun bieding zullen doen.
We zorgen voor planvorming en uitvoering voor het op RandstadRailniveau brengen van de lijnen in de Centrale Zone van Den Haag in het kader van het programma Netwerk RandstadRail.		Planvorming alle projecten binnen NRR is in de afrondende fase. Lijn 1 is toegevoegd en de planvorming hiervan is opgestart. Aan de Delftse zijde van lijn 1 wordt gewerkt aan de definitieve ontwerpen. Aan de Haagse zijde wordt intensief samengewerkt met de gemeente Den Haag om ook hier de noodzakelijke aanpassingen te realiseren. Totale programma gereed 2017. Het niet realiseren van de planning is nu sterk afhankelijk van derden die projecten uitvoeren rondom NRR.
Vanaf 2014 tot 2016 stromen 60 nieuwe trams van het type Avenio in.		De inzet op lijn 2 is gerealiseerd en de voorbereiding van voertuigen op lijn 11 is in volle gang. De verwachting is dat de laatste van de 60 bestelde Avenio's in het voorjaar van 2016 instromen. De laatste inzet wordt verwacht in 2016.
We actualiseren plannen voor een nieuw openbaarvervoernet om reizigersgroei te accommoderen, in relatie tot NRR en Randstadnet		Doormiddel van een aantal samenhangende onderzoeken wordt het netwerk van de MRDH op toekomstvastheid onder de loep genomen. Belangrijk hierbij zijn o.a. de Strategische Bereikbaarheidsagenda, met bijbehorende Uitvoeringsagenda, maar ook de pilot Toekomstbeeld OV Zuidvleugel.
We trekken tramlijn 19b in 2015 door naar de TU Delft.		Er zijn nieuwe afspraken gemaakt tussen Delft, PzH en MRDH om de huidige St. Sebastiaansbrug te vervangen. In 2016 wordt een nieuwe uitvoeringsplanning opgesteld van de tramverbinding Delft CS en TU wijk.
We ontwikkelen de Verlengde Oosterheemlijn naar de A12 en werken verder aan de realisering van het station BleiZo.		Er is een start gemaakt met de realisatie van vervoersknoop BleiZo. De in gebruikmaken van de Oosterheemlijn hangt hier mee samen. De huidige planning is erop gericht dat vervoersknoop BleiZo in 2018 gereed zal zijn.
We verbeteren de toegankelijkheid van haltes en voertuigen, verbeteren de herkenbaarheid van het openbaar vervoer door uitvoering van het contract voor abri's, verbeteren actuele reisinformatie door extra DRIS-panelen te plaatsen en verbeteren de reisinformatie tijdens calamiteiten en/of omleidingen.		Met uitzondering van slechts een aantal restpunten zijn de activiteiten uitgevoerd.
Regio Rotterdam		
80% van alle in de bestuursperiode 2010-2014 nieuw gebouwde woningen en kantoren in de regio ligt in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.		80% van de bestaande woningvoorraad ligt in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer (bron PZH).

We vergroten het aanbod en de kwaliteit van verkeersmodaliteiten en voorzieningen op knoop en overstappunten, bijvoorbeeld door uitbreiding van het aantal ov-fietsen, fietsenstallingen, P+R en treinlijnen (Programma Hoogfrequent Spoor en StedenbaanPlus).		Afhankelijk van de uitkomsten vanuit het programma Beter Benutten Vervolg worden een aantal projecten gerealiseerd. Dit zijn onder andere: Verbeteren publieksuitgangen Metrostation Dijkzigt en reistijd verkorting tram 23 In 2016 wordt onderzocht of en op welke wijze het programma NTOV wordt voortgezet..
Er wordt een start gemaakt met de uitvoering van de ombouw Hoekse Lijn tot onderdeel van de doorgaande verbinding tussen Capelle en Hoek van Holland.		De werkzaamheden voor de ombouw van de Hoekse Lijn naar Lightrail verlopen nog volgens planning. De belangrijkste aanbestedingen zijn uitgevoerd. Uitvoeringsfase is een korte periode in 2017.
Openbaar vervoer over water functioneert betrouwbaar.		Geen afwijkingen.
Er zijn 800 nieuwe panelen met dynamische reisinformatie op de OV-haltes in de regio.		Dit project is volledig uitgevoerd.
Op alle tram- en metrolijnen rijdt modern materieel.		Dit is gerealiseerd.
Efficiënte exploitatie van het OV door onder meer extra keerlusen voor trams en een verhoging van de snelheid. Er is een 10% hogere kosteneffectiviteit bereikt door een efficiëntere bedrijfsvoering bij de vervoerders en doordat het openbaar verkeersaanbod beter is afgestemd op de vervoervraag.		Einde 2015 zijn aan het bestuur maatregelen voorgelegd om de kosten op beheer en onderhoud railinfrastructuur verder te beheersen. De goedgekeurde maatregelen worden per 2016 ingevoerd.
De sociale veiligheid in het OV ligt minimaal op het niveau van 2010 tegen € 2 miljoen lagere kosten per jaar door een efficiëntere inzet van mensen en middelen.		De target op sociale veiligheid is gerealiseerd.

Toelichting:

Zoals uit voorgaand kleurenoverzicht is af te leiden verlopen de meeste projecten volgens begroting. We liggen goed op koers. Dit met uitzondering van het project lijn 19, waar de St. Sebastiaansbrug een knelpunt vormt. Er is wel zicht op een goede afloop van dit project. Bij Netwerk RandstadRail projecten is de aanpak van het stationsplein Den Haag HS iets vertraagd. De Avenio stadstrams in Den Haag zullen naar alle waarschijnlijkheid in 2016 instromen. De projecten worden vooralsnog binnen begroting uitgevoerd.

Wat heeft het gekost?

Programma 2: Openbaar vervoer	Realisatie 2015	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2015	Gewijzigde begroting 2015	Primaire begroting 2015
<i>Lasten</i>				
Lasten regio Den Haag	195.671.308	-67.269.692	262.941.000	170.363.200
Lasten regio Rotterdam	268.278.053	-13.738.947	282.017.000	243.673.300
Apparaatslasten	3.985.211	-346.689	4.331.900	4.361.900
Totaal lasten	467.934.573	-81.355.327	549.289.900	418.398.400
<i>Baten</i>				
Bijdragen regio Den Haag	20.430.533	16.172.533	4.258.000	0
Bijdragen regio Rotterdam	1.117.114	375.114	742.000	0
Onttrekking Mobiliteitsfonds regio Den Haag	177.233.381	-83.615.619	260.849.000	173.156.000
Onttrekking fonds BDU regio Rotterdam	269.153.545	-14.287.355	283.440.900	245.242.400
Totaal baten	467.934.573	-81.355.327	549.289.900	418.398.400
Resultaat	0	0	0	0

De onderbesteding in de regio Den Haag ad. € 67,3 miljoen is veroorzaakt door:

Lagere besteding dan begroot project St. Sebastiaansbrug als gevolg van vertraging door gewijzigde uitvoering	€ 7,5 miljoen
Lagere uitgaven dan begroot voor Abri concessie door activering van de investeringsuitgaven, die bovendien worden gedekt uit niet begrote reclame-inkomsten	- 8,2 miljoen
Lagere besteding dan begroot projecten Bleizo en HSE	- 25,8 miljoen
Lagere besteding dan begroot projecten Actieprogramma Regionaal OV	- 21,4 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Vervanging Zoetermeerlijn	- 2,4 miljoen

De onderbesteding in de regio Rotterdam ad. € 13,7 miljoen is veroorzaakt door:

Lagere uitgaven dan begroot project Toegankelijkheid stadstram	€ 4,8 miljoen
Lagere uitgaven dan begroot frequentieverhoging E-lijn (N.B. de RET neemt dit project voor een totaal bedrag van € 7 miljoen voor zijn rekening)	- 4,0 miljoen
Lagere besteding dan begroot verlening subsidies OV-infrastructuur	- 4,9 miljoen

De onderbesteding op de aan dit programma toegerekende apparaatslasten wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

3.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat

Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2015	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Meer agglomeratiekracht met behoud van de voordelen van meerkernige stedelijke structuur	Op verschillende wijzen is in 2015 aan het versterken van de agglomeratiekracht in de regio gewerkt. In 2015 is in opdracht van de MRDH en BZK door de OESO onderzoek uitgevoerd naar het economisch functioneren van de regio en de wijze waarop de bestuurlijke organisatie van de regio daar zijn weerslag op heeft. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de regio heel veel economische potentie heeft, maar deze onvoldoende waar maakt. Dit komt door achterblijvende agglomeratiekracht en een economische structuur die vernieuwd moet worden. Mede op basis hiervan is op initiatief van de MRDH door de 23 gemeenten en de provincie in 2015 gestart met het ontwikkelen van een gemeenschappelijke investeringsstrategie, ondermeer gericht op het versterken van de agglomeratiekracht. Deze investeringsstrategie resulteert in 2016 in een omvangrijk eerste pakket van investeringen gericht op economische structuurversterking. Daarnaast levert het werkveld werklocaties een directe bijdrage aan deze doelstelling. Bijvoorbeeld door bij het onderwerp detailhandel in principe te kiezen voor concentratie in bestaand stedelijk gebied en niet voor ontwikkelingen in de periferie. En door er voor te waken dat ontwikkelingen in de ene kern niet leiden tot ontwrichting van de andere kern(en), waardoor de meerkernige structuur behouden blijft.
Meer kennisintensieve bedrijvigheid en kenniswerkers werkzaam in de MRDH	Met de ontwikkeling van de gemeenschappelijke brandingstrategie is er een eenduidig verhaal en strategie waarmee marketingorganisaties, gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen zich profileren bij (internationale) bedrijven en investeerders. Dit maakt beter inzichtelijk waarom deze regio aantrekkelijk is als vestigingsplaats en investeringslocatie. Op deze wijze worden gemeenten en marketingorganisaties beter in staat

	<p>gesteld om de regio consistent en in haar samenhang te presenteren aan potentiële investeerders.</p>
<p>Meer werkgelegenheid en omzet in de high-tech en mid-tech industrie in de regio</p>	<p>Vanuit het clusteroverleg met de gemeenten betrokken bij het ICT-Hightech-Safety-Securitycluster zijn de kansen en uitdagingen waar dit cluster voor staat in kaart gebracht. Vanuit daar is een aantal projecten uitgewerkt richting aanvragen voor een projectbijdrage dat begin 2016 ter besluitvorming zal worden voorgelegd. Daarnaast is er in samenwerking met PZH, TNO en IQ gewerkt aan de doorontwikkeling van het Fieldlabconcept. Een fieldlab is een praktijkomgeving waar bedrijven en kennisinstellingen in een cluster kennis opbouwen en klantgericht op basis van nieuwe (hightech)technieken producten ontwikkelen en demonstreren. Doel is om bedrijven op deze wijze te ondersteunen en een beweging in gang te zetten die sneller tot marktintroductie van innovaties leidt met meer omzet en werkgelegenheid in de sector tot gevolg. De Fieldlabs (bestaand en in wording) vormen onderdeel van de regionale investeringstrategie. Vanuit de MRDH is in 2015 een bijdrage geleverd aan het Fieldlab Freshteq.nl (voorheen Smart Food).</p>
<p>Transitie naar een grondstof- en energiearme economie</p>	<p>In 2015 is door de MRDH gestart met het ontwikkelen van een Roadmap Next Economy (RNE). Hiermee wordt recht gedaan aan de door de OESO geconstateerde noodzaak om tot vernieuwing van de regionale economie te komen. De Roadmap is gericht op het toekomstklaar maken van de regionale economie, die onder invloed van technologische veranderingen (digitalisering van productiefactoren) in een fase van economische transitie naar een grondstof- en energiearme wijze van produceren staat. In 2015 is het projectteam opgezet en van start gegaan. De *jermey* leidt naast een strategie en concreet stappenplan ook tot een aantal concrete projecten in het investeringspakket. In 2015 is opdracht gegeven om voor elk van de 23 gemeenten een warmtekaart te maken waarin vraag en aanbod van</p>

	<p>warmte in beeld zijn gebracht. Dit vergemakkelijkt het ontwikkelen van business cases voor gebruik van restwarmte en/of geothermie.</p> <p>Daarnaast is er van start gegaan met het netwerk duurzaam inkopen, waarin gemeenten samenwerken om met voldoende massa en kunde de inkoopmacht van de deelnemende gemeenten ten behoeve van de economische ontwikkeling en transitie in te zetten.</p>
<p>Een hoogwaardiger voorzieningenaanbod (groen, cultuur, leisure, detailhandel, onderwijs, woonmilieus)</p>	<p>In het werkveld werklocaties wordt via de ontwikkeling van de Agenda Detailhandel gestreefd naar een hoogwaardig detailhandelsaanbod, naar een evenwicht in vraag en aanbod en wordt ruimte geboden aan concepten die nog niet aanwezig zijn in de regio. In 2015 is door de 23 MRDH gemeenten gestart met de ontwikkeling van een nieuwe agenda detailhandel. Deze zal in 2016 gereed komen.</p> <p>Voor het vergroten van de leefbaarheid en het versterken van het (internationale) vestigingsklimaat is , in overleg met de landschapstafels, een 'Perspectief voor het landschap in de MRDH' opgesteld. Dit geeft handvatten voor acties en projecten voor de 23 gemeenten en de provincie om het landelijk gebied meer in samenhang en met een duidelijkere link tussen stad en land vorm te geven.</p>

Wat is er voor gedaan?

Acties in 2015	Status	Toelichting
<p>Werklocaties We zorgen voor een goed functionerende ruimtelijke structuur (detailhandel, kantoren, bedrijventerreinen), waarbij vraag- en aanbod in evenwicht zijn, er ruimte is voor groei van bedrijven, clustervorming wordt ondersteund en ook in kleinere kernen voldoende voorzieningen aanwezig zijn.</p>		<p><u>Kantoren</u>: Vanuit de samenwerkende gemeenten binnen de MRDH is het regionale (nieuwbouw) kantorenprogramma geactualiseerd met aandacht voor programmering, confrontatie van leegstand en plannen en transformatie. Dit kantorenprogramma geeft aan hoe de regio inspeelt op de provinciale voorwaarden en de gewijzigde marktomstandigheden. De MRDH Agenda Kantoren 2015-2025 is in december 2015 vastgesteld door het algemeen bestuur.</p> <p><u>Detailhandel</u>: De MRDH Agenda Detailhandel is in ontwikkeling. In 2015 is gestart met de uitwerking van de volgende punten: de overeenkomsten en de verschillen tussen het beleid van de voormalige stadsregio's (1); Perifere detailhandel, waaronder de visie ten aanzien van bouwmarkten (2); Internetdetailhandel, met speciale aandacht voor afhaalpunten (3); De ontwikkelingen om ons heen (in andere regio's) (4), Vernieuwing en pilots die het vestigingsklimaat bevorderen (5). Ook is in het kader van de detailhandel op basis van het</p>

Acties in 2015	Status	Toelichting
		<p>vigerende regionale detailhandelsbeleid een tweetal (positieve) adviezen afgegeven voor het ontwikkelen van detailhandel, te weten Bauhaus in Midden-Delfland, en Kijkduin in Den Haag.</p> <p><u>Één loket voor locatievraagstukken:</u> De (on)mogelijkheden hiervan zijn in 2015 onderzocht en in 2016 zal er, na nader onderzoek op haalbaarheid en draagvlak, een besluit worden genomen.</p>
<p>Energie-infrastructuur We bouwen aan een metropoolwijd 'grid' van duurzame energie-infrastructuur om schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieën in de praktijk mogelijk te maken. Zo geven we vorm aan de transitie van de economie en de energiehuishouding.</p>		<p><u>Regionale aanpak warmte:</u> Er is gestart met het opstellen van een warmte koude kaart voor alle MRDH gemeenten. Voor het opstellen van een warmte koude kaart is aan alle gemeenten een bijdrage van €13.080 verleend. Eind 2015 zijn de eerste kaarten opgeleverd, de ontwikkeling loopt in 2016 door en leidt tot een regionale warmte koude atlas.</p> <p><u>Regionaal Netwerk Duurzaam Inkopen:</u> In het Netwerk Duurzaam Inkopen werken gemeenten in wisselende coalities samen aan concrete inkoopdossiers. Deze ontwikkeling past goed in de doelstelling en opzet van het netwerk: leren van elkaar. Een voorbeeld is de samenwerking rond duurzaam doelgroepenvervoer, waarin vertegenwoordigers uit Nissewaard, de BAR gemeenten, Rotterdam en Capelle aan den IJssel nadenken over een marktbenadering waarin duurzaam vervoer een belangrijke plek krijgt. Ander voorbeeld waarin het MRDH netwerk samenwerking tussen de gemeenten faciliteert is de werkgroep Social Return (harmonisatie uitvoeringstekst).</p> <p><u>Regionaal Netwerk Energie:</u> dit informele ambtelijke en bestuurlijk platform heeft tot doel om informatie te delen en te inspireren ten behoeve van de gemeentelijke energietransitie opgave en komt een aantal maal per jaar bijeen.</p>
<p>Gebieden We willen innovatie, kruisbestuiving, ontmoeting en aantrekkelijk wonen ruimtelijk mogelijk maken. Dit vraagt om investeringen in interactiemilieus en binnenstedelijke gebiedsontwikkeling.</p>		<p>In het voorjaar heeft de BCEV 5 gebiedsopgaven aangewezen waar vanuit het werkveld werklocaties en clustervorming inspanning is verleend om in samenwerking met de betrokken gemeenten kansen en ontwikkelmogelijkheden in kaart te brengen gereedeneerd vanuit de regionale positionering: Rivium, Plaspoelpolder, Nieuw Reijerwaard, Spoorzone Delft en Laan van NOI. Afspraken met betrekking tot deze gebiedsopgaven worden voor het eind van dit jaar ter besluitvorming voorgelegd. Naast de vijf bovengenoemde gebiedsopgaven is op verzoek van de BCEV ook gestart met een verkenning van de gebiedsopgave A12 zone (Zoetermeer/ Lansingerland) als 'logistieke hotspot'. In het verlengde daarvan is een typologie-studie ontwikkeld voor de kantoren- en bedrijventerreinen in de MRDH. Deze studie geeft aan de hand van de ligging in het stedelijk gebied en het dominante vervoersmiddel inzicht in en overzicht van de verschillende werklocaties. Het werkveld 'gebieden' komt in 2016 niet als zelfstandig werkveld terug, maar maakt dan onderdeel uit van het werkveld werklocaties. Nadere uitwerking en vervolg van relevante activiteiten vindt in 2016 dan ook onder dit werkveld plaats in 2016.</p>
<p>Branding We ontwikkelen een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio: een gemeenschappelijke vlag waaronder alle al aanwezig merken hun eigen identiteit in gezamenlijkheid kunnen uitdragen, met als doel meer (inter)nationale bezoekers en (internationale) bedrijven en congressen.</p>		<p>Het branding traject is nu doorlopen, er is een gemeenschappelijke storyline ontwikkeld, met als belangrijkste pijlers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De regio is een 'real life testing ground', we bedenken, ontwikkelen en verkopen hier nieuwe oplossingen voor de problemen van vandaag en morgen; - We zijn een complete regio, alle topsectoren zijn hier vertegenwoordigd. Op vier sectoren zijn we als regio echt wereldtop: logistiek en maritiem, medische technologie, voedsel en tuinbouw, security and justice;

Acties in 2015	Status	Toelichting
		<ul style="list-style-type: none"> - De regio is ook voor wat betreft quality of life een complete regio, we hebben een zeer divers en hoogstaand voorzieningenaanbod; - een nieuwe merknaam of brand verzinnen is niet productief en ook geen onderdeel van de opdracht, tegelijkertijd is tijdens het traject gebleken dat een gemeenschappelijke regio aanduiding wel onontbeerlijk is. Uit onderzoek en bestaande ervaringen blijkt het hanteren van de sterkste stedelijke merken het meest herkenbaar voor de doelgroep. De gebiedsaanduiding is derhalve 'regio Rotterdam Den Haag'. Rotterdam ligt dus in de regio Rotterdam Den Haag, net als Delft, Westland, Voorne-Putten, etc. <p>Op 10 september heeft de BCEV ingestemd met deze uitkomsten van de brandingstrategie, de aankomende maanden zal - in nauwe afstemming met InnovationQuarter - worden ingezet op de verdere implementatie en maatwerk in de uitvoering door verschillende gemeenten. Daarnaast is bijgedragen aan het Investor Relations-programma van InnovationQuarter, Rotterdam Partners en de West-Holland Foreign Investment Agency. Dit heeft waardevolle kennis opgeleverd over de wijze waarop reeds hier gevestigde internationale bedrijven tegen de regio aankijken, en inzicht gegeven in verbeterpunten die er liggen om het vestigingsklimaat verder te verbeteren.</p>
<p>Clustervorming We faciliteren een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio, leidend tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio. Dit ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomsten op de langere termijn.</p>		<p>In 2015 is een start gemaakt met de <i>clusteraanpak</i> waarin 3 clusters centraal stonden: Greenport/Food, ICT/Hightech/Safety/Security en Maritiem. M.b.t. het cluster Greenport/Food is een samenhangend pakket aan projecten opgesteld waaraan een projectbijdrage van € 1,25 miljoen is toegekend door de BCEV (Food Inspiration Academy, IDC Internationaal, Fieldlab Smart Food, IDC Greenport Logistiek en TECH). Voor de overige twee clusters geldt dat er vanuit een brede inventarisatie eind 2015 voorstellen zijn geselecteerd die begin 2016 worden voorgedragen aan de bestuurscommissie.</p> <p><u>Reshoring</u>: De MRDH heeft in samenwerking met de gemeente Rotterdam en de Kamer van Koophandel een onderzoek laten uitvoeren naar de regionale impact van reshoring in termen van economie en werkgelegenheid. Op basis van deze rapportage worden proposities opgesteld voor bedrijven die overwegen om hun productie terug te halen naar Nederland zich in deze regio vestigen (<i>propositie smart industry & reshoring</i>).</p> <p><u>Slim Gemaakt</u>: Binnen het traject 'Slim Gemaakt' werkt de MRDH samen met TNO en met ondersteuning van Innovation Quarter aan een concretisering van de landelijke agenda 'Smart Industry Fit for the future' en 'Slim gemaakt in Zuid-Holland'. Deze concretisering vertaalt zich in maatregelen op het gebied van onderwijs/arbeidsmarkt, locatiebeleid en regelgeving, bereikbaarheid. Dit is gekoppeld aan de clusteraanpak. Eerste traject betrof het cluster Maritime. Mede op basis van de aanbevelingen zijn een aantal maatregelen en (potentiële) projecten geïdentificeerd in samenwerking met de ambtelijke werkgroep. Deze worden in 2016 verder uitgewerkt. Het cluster Safety&Security/ICT/Hightech is in juli gestart.</p> <p><u>Campusstrategie</u>: BCI heeft een advies opgesteld als input voor de regionale investeringsstrategie. Er zijn drie acties uit voortgekomen rond [a] facility sharing in clusters, [b] bedrijfsphuisvesting voor doorgroeiers en [c] versterking van de samenwerking tussen verschillende incubatorformules in de regio. De gemeenten Rotterdam, Zoetermeer Den Haag, Delft, Vlaardingen, Schiedam, Westland, Lansingerland, Leiden, Noordwijk en Drechtsteden participeren in de campusstrategie, die in samenwerking met de provincie in EPZ-verband wordt uitgevoerd.</p> <p><u>Regionalisering YES!Delft</u>: In 2015 is in samenwerking met</p>

Acties in 2015	Status	Toelichting
		<p>YES!Delft het Metropolitan Startup Lab (MSL), een regionaal programma voor start-upstimulering, opgezet en met de uitvoering begonnen. Hierin is de succesvolle YES!Delft-formule 'Launch Lab' toegankelijk gemaakt voor potentiële starters uit de hele regio. Hierin maakt Yes!Delft haar start-up expertise beschikbaar voor bedrijven en studenten in de hele metropoolregio Rotterdam Den Haag. Er is een menukaart opgesteld van de verschillende producten die vanuit MSL beschikbaar worden gesteld. Er wordt vanuit verschillende gemeenten gebruik gemaakt van deze menukaart. Voor het MSL is een online portal gecreëerd op de site van YES!Delft (www.yesdelft.nl/msl).</p>
<p>Financiering We willen we met massa en slagkracht werken aan investeringsproposities om Nederlandse en buitenlandse financiers – privaat én publiek – te koppelen aan initiatieven in de metropoolregio.</p>		<p>Het werkveld Financiering gaat verder onder de noemer 'Investeringsstrategie' en wordt gezamenlijk met de Vervoersautoriteit opgepakt. Zie voor de voortgang op dit werkveld hoofdstuk 2.</p>
<p>Onderwijs en arbeidsmarkt Samen met onderwijsinstellingen werken we aan een langjarige strategie met als doelen een flexibel inzetbare, goed opgeleide beroepsbevolking met kennis en vaardigheden die voldoende aansluiten op de vraag uit de regionale clusters, en een arbeidsmarkt die zodanig functioneert dat er voldoende mobiliteit van werknemers is tussen bedrijven en sectoren.</p>		<p><u>Opschaalbare arbeidsmarktinitiatieven:</u> Op basis van gesprekken met centrumgemeenten van de verschillende arbeidsmarktregio's binnen de Zuidvleugel zijn succesvolle initiatieven voor de arbeidsmarkt in kaart gebracht, onder te verdelen in vijf categorieën: PPS samenwerking (1), Werkgeversbenadering (2), Creatieve inzet van SROI (3), Creëren van werkgelegenheid met gemeentelijke aanbestedingen en investeringen (4), Aanpak Jeugdwerkloosheid (5). Op basis van deze inventarisatie wordt samen met de arbeidsmarktregio's gewerkt aan een bestuurlijke conferentie in 2016. Daarnaast is onderwijs-arbeidsmarkt een belangrijke pijler van de clusteraanpak. Vanuit het streven jongeren arbeidsmarktrelevant op te leiden en bij te dragen aan de beschikbaarheid van een goed inzetbare beroepsbevolking zijn de projecten Food Inspiration Academy en TECH door de bestuurscommissie voorzien van een projectbijdrage.</p>
<p>Nieuwe economische dragers landelijk gebied Door verdergaande samenwerking en specialisatie realiseren we een hoogwaardiger voorzieningenaanbod in onze regio. Toerisme en recreatie worden naast de agrarische sector een nieuwe economische drager voor het landelijk gebied.</p>		<p><u>Perspectief Landelijk Gebied:</u> West8 (Adriaan Geuze) heeft een Perspectief op het Landelijk Gebied opgeleverd met een voorstel voor concrete projecten ter versterking van het vestigingsklimaat. De voorstellen maken onderdeel uit van de samenwerkingsagenda MRDH-PZH/Aantrekkelijke metropolitane landschappen. Met de Wageningen UR is, in het kader van het opstellen van de samenwerkingsovereenkomst, een atelier georganiseerd met ondernemers uit het landelijkgebied ten behoeve van nieuwe verdienmodellen. Op het gebied van leisure, toerisme en recreatie is een onderzoek gestart met (en door) de 23 gemeenten naar de meerwaarde van regionale samenwerking op dit gebied.</p>
<p>Bereikbaarheid Op 16 januari 2015 heeft de bestuurscommissie EV dit werkveld toegevoegd aan de activiteiten voor het jaar 2015. Het resultaat voor 2015 betreft een Plan van aanpak mobiliteitsmanagement economische hotspots van de clusters (modaliteiten: auto, openbaar vervoer, fiets).</p>		<p><u>Mobiliteitsinnovatie:</u> De MRDH zet samen met de provincie een actief profiel neer inzake mobiliteitsinnovatie met de Innovatieagenda Mobiliteit. Hierin wordt met zes hoofdprojecten beantwoord aan de dubbeldoelstelling: het stimuleren van technische- en organisatieontwikkeling in het mobiliteitssysteem en de regionale kenniseconomie. De hoofdprojecten gaan over innovatieve last mile oplossingen, energiebesparing en – opwekking bij wegen, zero-emissie in het busvervoer, zelfrijdend vervoer, medegebruik van OV-assets en de samensmelting van OV en doelgroepenvervoer.</p> <p><u>Mobiliteitsmanagement RTHA:</u> EV is betrokken bij de verbetering van de bereikbaarheid van RTHA, onder meer door het organiseren van twee brede Alliantiegesprekken waarin de verschillende projecten en stakeholders bij elkaar zijn gebracht.</p>

Wat heeft het gekost?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat	Realisatie	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2015	Gewijzigde begroting	Primaire begroting
	2015		2015	2015
<i>Lasten</i>				
Procesmiddelen	821.547	-520.753	1.342.300	3.175.000
Bijdrageregeling	322.752	-1.663.048	1.985.800	0
Stelpost	0	0	0	123.300
Apparaatslasten	1.969.164	-285.536	2.254.700	2.274.700
Totaal lasten	3.113.463	-2.469.337	5.582.800	5.573.000
<i>Baten</i>				
Inwonerbijdrage gemeenten	5.570.884	-2.116	5.573.000	5.573.000
Overige inkomsten gemeenten	29.808	8	29.800	0
Totaal baten	5.600.691	-2.109	5.602.800	5.573.000
Resultaat vóór bestemming	2.487.228	2.467.228	20.000	0
<i>Toevoeging aan Egalisatiereserve EV:</i>				
structureel	0	0	0	0
incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	20.000	0	20.000	0
incidenteel nog te accorderen	2.367.228	2.367.228	0	0
<i>Toevoeging aan reserve weerstandsvermogen EV:</i>				
structureel	0	0	0	0
incidenteel geaccordeerd t.b.v. weerstandsvermogen	100.000	100.000	0	0
Saldo na bestemming	0	0	0	0

Toelichting financiën:

Programmalasten:

Er is binnen dit programma € 2.184.000 minder besteed aan programmalasten dan begroot.

Deze onderbesteding bestaat uit de volgende onderwerpen:

1. Procesmiddelen : € 521.000 minder besteed
2. Bijdrageregeling : € 1.663.000 minder besteed

Ad 1 Procesmiddelen

De onderbesteding van € 521.000 kan als volgt worden verklaard:

- In 2015 is opdracht verleend aan het team van Jeremy Rifkin om samen met de gemeenten en andere triple helix partijen de Roadmap Next Economy voor de regio Rotterdam Den Haag op te stellen. In de begroting 2015 was rekening gehouden met een dekking van deze opdracht van € 475.000, waarbij het restant van € 300.000 ten laste van de begroting 2016 zou worden gebracht. De werkelijke kosten bedroegen in 2015 € 150.000 (1^e fase) en de onderbesteding van € 325.000 schuift door naar de begroting 2016.
- Ten laste van de begroting 2015 zijn in 2015 diverse verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat om een bedrag van € 124.000.
- € 72.000 was nog niet gealloceerd.

Ad 2 Bijdrageregeling

Op 3 juli 2015 heeft het algemeen bestuur de Bijdrageregeling versterking Economisch Vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2015 (Bijdrageregeling) vastgesteld. Deze Bijdrageregeling maakt het formeel mogelijk om een financiële bijdrage toe te kennen aan één van de gemeenten binnen de MRDH, die de bijdrage vervolgens in lijn met het eigen beleid uitzet richting de ontvangende partij die het project daadwerkelijk uitvoert. Het gaat om projecten die:

- bijdragen aan het beter functioneren van het gebied als één ruimtelijk economisch systeem;
- 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.

Daarnaast dienen de projecten te voldoen aan een of meerdere van de volgende criteria: zo hoog mogelijk percentage cofinanciering, levert een bijdrage aan de werkgelegenheidsontwikkeling, project is innovatief, aantal samenwerkende partijen is zo groot mogelijk.

In de begroting 2015 was voor de Bijdrageregeling € 1.985.800 begroot, hiervan is een bedrag van € 1.892.300 daadwerkelijk verleend aan gemeenten en resteert een onverplicht budget van € 93.500. Aan de gemeenten is € 322.600 aan voorschotten verleend. Het nog af te rekenen bedrag op verleende bijdragen aan gemeenten bedraagt € 1.569.700. Samen met het onverplichte budget van € 93.500 bedraagt de onderbesteding in 2015 € 1.663.200.

Hieronder een overzicht van de op grond van bovengenoemde criteria in 2015 verleende bijdragen:

Omschrijving	Werkveld	Begroot 2015 A	Verleend 2015 B	Bevoorschot 2015 C	Nog af te rekenen B-C	Onverplicht budget A-B
Warmte-Koude kaarten	Smart infrastructure		300.800	104.600	196.200	
Regionale inzet YES!Delft	Clustervorming		210.000	168.000	42.000	
WorldExpo Milaan	Branding		50.000	50.000	0	
Greenport food	Clustervorming		1.250.000	0	1.250.000	
Gebiedsopgaven	Werklocaties		81.500	0	81.500	
Totaal projecten Bijdrageregeling		1.985.800	1.892.300	322.600	1.569.700	93.500

Apparaatslasten:

Er is binnen dit programma € 286.000 minder aan apparaatslasten besteed dan begroot. Dat betreft voor € 227.000 een voordeel op salariskosten vanwege vacaturruimte en lagere inschalingen en voor € 59.000 betreft dit een voordeel op doorbelaste overheadkosten. Zie voor een verdere toelichting op de apparaatslasten de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering.

Voorstel resultaatbestemming:

Het resultaat voor bestemming bedraagt € 2.487.228. Bij begrotingswijziging is reeds door het algemeen bestuur besloten om € 20.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (bestemmingsreserve EV). Daarnaast heeft het algemeen bestuur besloten om in het kader van risicomangement en weerstandsvermogen bij de jaarrekening 2015 de in de Financiële risicoanalyse berekende benodigde weerstandscapaciteit te vormen, te weten € 100.000 voor de eerste 4 jaar.

Voorgesteld wordt om het resterende resultaat van € 2.367.228 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV ter dekking van reeds in 2015 aangegane verplichtingen, voornamelijk aan gemeenten voor het uitvoeren van projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat.

De bestemmingsreserve EV bedraagt na deze geaccordeerde en nog te accorderen toevoeging € 2.387.228. Voorgesteld wordt om de volgende - reeds in 2015 aangegane verplichtingen - in volgende begrotingsjaren ten laste te brengen van de bestemmingsreserve EV:

Bijdrageregeling EV	1.569.700
Roadmap Next Economy	625.000
Reeds verplichte procesmiddelen	124.000
Totaal verplichte projecten	2.318.700

Na deze beklemming van de bestemmingsreserve EV met reeds verplichte projecten resteert nog een onbeklemd bedrag van € 68.528 in deze reserve. Voorgesteld wordt gezien de relatief beperkte hoogte van dit bedrag dit bedrag in reserve te houden en niet uit te keren aan de gemeenten.

3.3 Programma Samenwerkingsverbanden

SkVV

SkVV (stadsregio's kader verkeer en vervoer) was het samenwerkingsverband van de zeven stadsregio's die tot en met 31 december 2014 een aantal wettelijke bevoegdheden hadden op het gebied van verkeer en vervoer. De MRDH was de juridische entiteit waaronder SkVV viel en de MRDH voerde de financiële administratie voor dit samenwerkingsverband. Na opheffing van de stadsregio's is SkVV nog een kwartaal blijven bestaan, met name om een nieuwe, op openbaar vervoer gerichte organisatie van de twaalf provincies en de twee nieuwe vervoerregio's vorm te gaan geven. In dit kwartaal werden de inhoudelijke werkzaamheden die SkVV in eerdere jaren verrichtte op het gebied van openbaar vervoer voortgezet. SkVV werd in 2015 gefinancierd door de beide vervoerregio's en de provincies Overijssel, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant, zijnde de provincies waarin de voormalige stadsregio's gelegen waren.

DOVA

DOVA (Decentrale OV-autoriteiten) is gehuisvest bij de MRDH. De MRDH is de juridische entiteit waaronder DOVA valt en de MRDH voert de financiële administratie voor dit samenwerkingsverband. 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. DOVA is van start gegaan op 1 april 2015. Dit organisatie orgaan wordt gefinancierd door de twaalf provincies en de twee vervoerregio's naar rato van de grootte van hun BDU.

De werkzaamheden concentreren zich met name op de voorbereiding van de vergaderingen van het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB) en Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) en op de uitvoering van de besluiten van deze Beraden. In het ROVB overlegt een delegatie van de decentrale OV-autoriteiten met de gezamenlijke regionale vervoerders. DOVA voert het secretariaat van dit overleg. Het NOVB is een overleg tussen het ministerie van IenM, de regionale vervoerders, DOVA en NS onder leiding van een onafhankelijke voorzitter.

BEREIK!

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

Weggebruikers in Zuid-Holland maken gebruik van de wegen van bijna 70 verschillende wegbeheerders. Omdat de verkeershinder door drukte, incidenten, wegwerkzaamheden of evenementen zich niet houdt aan deze grenzen, is samenwerking essentieel. Op het gebied van regionaal netwerkmanagement (inclusief de afstemming van wegwerkzaamheden) organiseert BEREIK! deze samenwerking van wegbeheerders; nu en in de toekomst.

Georganiseerd in letterlijke zin: BEREIK! heeft operationele kerntaken in de vorm van de Regiodesk, het Regionaal Verkeerskundig Team en RegioRegie waarin gezamenlijke taken zijn belegd. Georganiseerd in de betekenis van coördineren en afstemmen: BEREIK! is het platform waarin wegbeheerder-overstijgende afspraken worden gemaakt en gezamenlijke stappen worden gezet richting de toekomst als het gaat om regionaal verkeersmanagement. BEREIK! fungeert als middel om in de Zuidvleugel partijen bij elkaar te brengen en vorm te geven aan een gezamenlijk ontwikkelpad.

Wat heeft het gekost?

Programma 4: Samenwerkingsverbanden	Realisatie	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2015	Gewijzigde begroting	Primaire begroting
	2015		2015	2015
<i>Lasten</i>				
SKW	350.311	118.311	232.000	0
DOVA	497.873	-218.427	716.300	0
BEREIK!	1.441.335	-148.665	1.590.000	0
Totaal lasten	2.289.519	-248.781	2.538.300	0
<i>Baten</i>				
SKW	350.311	118.311	232.000	0
DOVA	497.873	-218.427	716.300	0
BEREIK!	1.441.335	-148.665	1.590.000	0
Totaal baten	2.289.519	-248.781	2.538.300	0
Resultaat	0	0	0	0

Deel 2 Jaarrekening

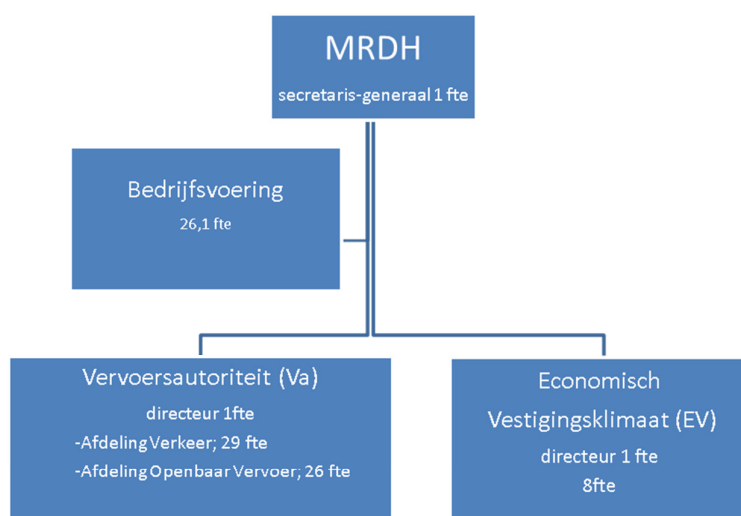
Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Organisatie en bedrijfsvoering

4.1.1 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.

De MRDH-organisatie ziet er schematisch als volgt uit:



Vervoersautoriteit (Va)

Binnen dit organisatieonderdeel staat de uitvoering van de Strategische Bereikbaarheidsagenda centraal. De directeur Vervoersautoriteit heeft de eindverantwoordelijkheid over twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van deze afdelingen ligt bij twee managers. De Vervoersautoriteit telt 56 fte, waarvan 35 fte vaste kern en 21 fte in de flexibele schil. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

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. Bij diverse programma's en projecten werken medewerkers van de 23 gemeenten mee. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van de Strategische Agenda EV ligt bij de directeur EV. Deze is lid en tevens voorzitter van de Directieraad die uit directeuren/hoofden economie van enkele gemeenten bestaat, die elk verantwoordelijk zijn voor een inhoudelijk thema of werkveld. Bij dit organisatieonderdeel werken 9 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bedrijfsvoering (BV)

De Bedrijfsvoering is gepositioneerd onder de secretaris-generaal. De bedrijfsvoeringsfuncties omvatten HRM, Communicatie, Financiën & Control, Juridische Zaken, Bestuurszaken,

Secretariaat, Huisvesting, ICT en Facilitaire Zaken. Facilitaire zaken wordt deels door eigen medewerkers gedaan en deels extern ingekocht. De totale ambtelijke capaciteit voor dit onderdeel is 26,1 fte. De salarissen van de medewerkers van de afdeling Bedrijfsvoering worden voor een kwart doorbelast aan het programma EV en voor drie kwart doorbelast aan de programma's gerelateerd aan de Va, waarbij de verdeling binnen de Va gelijkmatig over Verkeer en Openbaar Vervoer plaatsvindt.

Tot en met 2017 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 reorganisatie binnen de MRDH verder vorm te geven, voor zover die niet in de reguliere formatie is opgenomen. De omvang van deze tijdelijke extra formatie is begrensd op 6,9 fte over de periode 2015-2017. Deze frictiekosten komen volledig ten laste van de BDU.

De realisatie van de salariskosten per programma levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

	Realisatie 2015	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2015	Gewijzigde begroting 2015
Verkeer	3.105.900	481.750	3.587.650
Openbaar Vervoer	3.060.306	242.544	3.302.850
Economisch Vestigingsklimaat	1.384.621	184.079	1.568.700
Totalen	7.550.828	-908.372	8.459.200

Aan salariskosten is € 908.000 minder besteed dan begroot. Dit is enerzijds veroorzaakt door vacatureruimte die nog aanwezig was vanwege het opstartjaar en anderzijds vanwege lagere inschalingen dan begroot.

Voor een totaal overzicht van de salariskosten en de overige organisatiekosten en de toerekening daarvan aan de begrotingsprogramma's verwijzen wij naar de paragraaf 4.1.2 Bedrijfsvoering.

4.1.2 Bedrijfsvoering

Communicatie

Het cluster Communicatie heeft voor de beleidsdirecties Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat ondersteuning geboden in de vorm van communicatieadvies en mediaondersteuning. Ook is een nieuwe huisstijl en een nieuwe website (www.mrdh.nl) ontwikkeld. In 2015 is in de communicatieaanpak ruimte geboden voor het verstevigen van contacten op bestuurlijk niveau, onder andere door een bijdrage te leveren aan het MRDH Congres op 19 maart 2015. Er verschenen ongeveer 28 persberichten over nieuwe projecten en bereikte resultaten. Deze zijn ook gecommuniceerd via de website www.mrdh.nl (ruim 59.000 bezoekers), de digitale nieuwsbrieven en Twitter.

Financiën

Het cluster financiën heeft in 2015 vooral ingezet op de inrichting van de financiële administratie, het uitwerken van de spelregels daarbij en de begeleiding van de bestuurlijke planning en control producten. Direct na de start van de MRDH is in het eerste halfjaar samen met de beleidsdirecties Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat gewerkt aan het opstellen van de begroting 2016. Deze is na een zienswijzeperiode samen met een nota van beantwoording op 1 juli 2015 vastgesteld door het algemeen bestuur. Het tweede halfjaar is gewerkt aan het opstellen van de bestuursrapportage. De hierin opgenomen begrotingswijziging is op 9 december 2015 door het algemeen bestuur vastgesteld.

ICT/DIV

2015 is gebruikt om een stabiele en betrouwbare ICT omgeving te creëren. Het cluster ICT/DIV heeft in 2015 vooral ingezet om de medewerkers van de MRDH goed te kunnen laten werken met het ingezette beleid om digitaal te werken. Het is mogelijk gemaakt dat een ieder draadloos, en daarmee onafhankelijk van tijd en plaats, kan werken.

Er is een concept handboek vervanging gereed dat in 2016 zal worden aangeboden aan de archiefdienst Rotterdam. Het handboek vervanging regelt dat digitale bestanden leidend zijn. De MRDH werkt dan officieel papierloos.

Juridische zaken

Nadat in 2015 met een incidentele bezwaarschriftencommissie is gestart heeft het algemeen bestuur op 7 oktober jl. een verordening commissie bezwaarschriften vastgesteld waarbij de Algemene bezwaarschriften commissie van de gemeente Rotterdam ook de bezwarencommissie van de MRDH is geworden. Tevens is daartoe een overeenkomst gesloten met de gemeente Rotterdam. Tevens heeft het algemeen bestuur op 7 oktober jl. een nieuwe delegatieregeling vastgesteld teneinde de bevoegdheden van de Vervoersautoriteit bij de bestuurscommissie Vervoersautoriteit te kunnen leggen en efficiënter te kunnen werken.

Bestuurszaken

Het cluster bestuurszaken heeft in 2015 het besluitvormingsproces ingericht. Daarnaast is geadviseerd over en zorg gedragen voor de logistieke, procedurele en procesmatige voorbereiding van het overleg met de gemeenten. Ook bewaakt bestuurszaken de actiepunten die voortkomen uit de (bestuurlijke) overleggen.

De realisatie van de organisatielasten (*zie voor een toelichting op de salarislasten paragraaf 4.1.1. Organisatie*), totaal en per programma, levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

MRDH TOTAAL	Realisatie	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2015	Gewijzigde begroting
	2015		2015
Salarislasten	7.550.827	908.373	8.459.200
Bestuurszaken/ juridische zaken	112.835	62.165	175.000
ICT/DIV	604.786	-12.786	592.000
Overige personele lasten	774.565	102.637	877.202
Financiën	25.702	79.298	105.000
Huisvesting/ facilitaire zaken	1.024.864	-60.864	964.000
Communicatie	118.901	153.097	271.998
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-227.600	-13.400	-241.000
Totalen	9.984.880	1.218.520	11.203.400

Toelichting afwijkingen:

Bestuurszaken / juridische zaken

Binnen deze kostencategorie is € 62.000 minder besteed dan begroot. Er zijn in 2015 minder kosten voor juridische inhuur gemaakt (€ 34.000), er kon meer met eigen medewerkers worden verricht. Voor vergaderkosten, bestuurlijke tafels en netwerkbijeenkomsten is € 12.000 minder besteed dan begroot. Met de bestaande MRDH vergaderlocatie op de Grote Marktstraat in Den Haag en het veelal om-niet gebruik van de gemeentelijke vergaderlocaties, hoefden deze budgetten maar in beperkte mate te worden aangesproken.

ICT/DIV

Het budget voor ICT/DIV is nagenoeg conform begroting gerealiseerd. De overschrijding van € 13.000 is ontstaan als gevolg van een overschrijding op telefonie (€ 29.000). Met de kosten voor mobiele telefonie, die via de salarissen worden vergoed, was in de begroting nog geen rekening gehouden. Daarnaast is er sprake van een aantal kleine over- en onderschrijdingen.

Overige personele lasten

De onderschrijding van € 103.000 wordt voornamelijk veroorzaakt door het feit dat in de begroting nog rekening was gehouden met een risicoreservering voor een wachtgeldfonds, zoals dit binnen het stadsgewest Haaglanden gebruikelijk was. Op basis van de audit weerstandsvermogen en risico's (zie paragraaf 4.5 Weerstandsvermogen en risico's) is ten laste van het resultaat van het programma Economisch Vestigingsklimaat de benodigde risicoreservering opgenomen. De risicoreservering binnen de kostenverdeelstaat van € 85.000 is daardoor niet aangesproken. Het overige verschil wordt veroorzaakt door diverse kleinere onder- en overschrijdingen.

Financiën

De onderschrijding van € 79.000 wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de accountantskosten voor de controle van de jaarrekening 2015 vooral op boekjaar 2016 drukken. Dit betreft een eenmalige onderschrijding als gevolg van de start van de MRDH per 1 januari 2015 waardoor er in 2015 geen controlewerkzaamheden met betrekking tot boekjaar 2014 plaats hebben gevonden.

Huisvesting/ facilitaire zaken

De overschrijding van € 61.000 heeft voornamelijk te maken met een niet voorziene afrekening van kopieerkosten.

Communicatie

Aan communicatie is in 2015 € 153.000 minder besteed dan begroot. In de begroting was rekening gehouden met de organisatie van een regiocongres (€ 70.000). De kosten van de gehouden MRDH startconferentie op 19 maart 2015 zijn rechtstreeks ten laste van de programma's gebracht. Naast diverse kleinere onderschrijdingen binnen deze categorie waren er minder kosten voor de website (€ 17.000) en minder kosten voor bekendmakingen in huis-aan-huisbladen (€ 31.000) dan verwacht.

Bijdrage samenwerkingsverbanden

Als gevolg van het in het eerste jaar nog ontbreken van goede ervaringscijfers is het werkelijk verbruik op basis waarvan de bijdrage aan het samenwerkingsverband BEREIK! in rekening wordt gebracht lager dan begroot (€ 13.000).

Hierna volgen de overzichten van de verdeling van de hiervoor verantwoorde organisatielasten over de programma's, zoals deze ook in de programmafinanciën zijn verantwoord:

Verkeer	Realisatie	Verschil	Gewijzigde
	2015	gewijzigde begroting en realisatie 2015	begroting 2015
Salarislasten	3.105.900	481.750	3.587.650
Bestuurszaken/ juridische zaken	39.275	26.350	65.625
ICT/DIV	242.263	-20.263	222.000
Overige personele lasten	289.207	39.744	328.951
Financiën	9.638	29.737	39.375
Huisvesting/ facilitaire zaken	385.049	-23.549	361.500
Communicatie	44.520	57.479	101.999
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-85.350	-5.025	-90.375
Totalen	4.030.502	586.223	4.616.725

Openbaar Vervoer	Realisatie	Verschil	Gewijzigde
	2015	gewijzigde begroting en realisatie 2015	begroting 2015
Salarislasten	3.060.306	242.544	3.302.850
Bestuurszaken/ juridische zaken	56.823	8.802	65.625
ICT/DIV	217.513	4.487	222.000
Overige personele lasten	297.548	31.403	328.951
Financiën	9.638	29.737	39.375
Huisvesting/ facilitaire zaken	384.033	-22.533	361.500
Communicatie	44.700	57.299	101.999
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-85.350	-5.025	-90.375
Totalen	3.985.211	346.714	4.331.925

Economisch Vestigingsklimaat	Realisatie	Verschil	Gewijzigde
	2015	gewijzigde begroting en realisatie 2015	begroting 2015
Salarislasten	1.384.621	184.079	1.568.700
Bestuurszaken/ juridische zaken	16.737	27.013	43.750
ICT/DIV	145.009	2.991	148.000
Overige personele lasten	187.810	31.490	219.300
Financiën	6.426	19.825	26.250
Huisvesting/ facilitaire zaken	255.782	-14.782	241.000
Communicatie	29.680	38.320	68.000
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-56.900	-3.350	-60.250
Totalen	1.969.164	285.586	2.254.750

Rechtmatigheid

In de constituerende vergadering van het algemeen bestuur zijn diverse verordeningen en reglementen vastgesteld. Bij de vertaling hiervan naar de praktijk zijn in 2015 enkele technische onvolkomenheden naar voren gekomen zoals (tekstuele) omissies en onduidelijkheden en zaken die toch moeilijk werkbaar blijken. Per brief van 25 maart 2015 aan de leden van het algemeen bestuur is om die reden een technische veegactie aangekondigd. De eerste ervaringen in 2015 leren tevens dat de formele besluitvormingsprocedures een lange doorlooptijd kennen. Er is een zeker spanningsveld tussen draagvlak enerzijds, dat vraagt om het doorlopen van alle formele stappen inclusief de bijbehorende doorlooptijden, en meer flexibele en snelle besluitvorming anderzijds. Met de gemeenten wordt de vraag opgepakt hoe om te gaan met dit spanningsveld. De uitkomst hiervan kan leiden tot concrete voorstellen voor het aanpassen van verordeningen en reglementen.

De voorstellen tot aanpassing van verordeningen en reglementen worden naar verwachting in de eerste helft van 2016 aan de gemeenten voorgelegd.

Naleving treasurystatuut MRDH 2015

Met uitzondering van het hierna genoemde onderwerp zijn de voorschriften en bepalingen uit het treasurystatuut in 2015 goed opgevolgd.

In 2015 konden met name voor de korte termijn nog geen betrouwbare liquiditeitsramingen worden geproduceerd. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat de raming van de kasritmes per jaar en de noodzakelijke periodieke interne controle daarop nog moeten worden gestructureerd. Op basis van het bestaande financiële instrumentarium wordt in 2016 een daarop toegesneden aanvullend registratieproces voorbereid en ingericht.

Naleving financiële verordening MRDH 2015

Met betrekking tot de financiële verordening kon er aan een aantal zaken nog niet worden voldaan 2015. Hieronder de artikelen die het betreft, de toelichting daarop en de te treffen beheersmaatregel:

Artikelnummer	Omschrijving	Toelichting	Beheersmaatregel
Artikel 2 lid 5	Het dagelijks bestuur biedt uiterlijk 30 november t-2 van het begrotingsjaar een uitgangspuntennota aan over de kaders voor het volgende begrotingsjaar.	Dit is in de praktijk te vroeg, lid 6 van dit artikel (het algemeen bestuur stelt de uitgangspuntennota vast voordat de concept begroting voor reactie aan de gemeenten wordt aangeboden) wordt als uitgangspunt gehanteerd en dit punt wordt meegenomen in de veegactie.	Aanpassen verordening middels veegactie.
Artikel 6	Het dagelijks bestuur zorgt ten behoeve van het getrouwe beeld van de jaarrekening en de rechtmatigheid van de baten en lasten en de balansmutaties voor de jaarlijkse interne toetsing van de getrouwheid van de informatieverstrekking, en de rechtmatigheid van de beheershandelingen. Bij afwijkingen neemt het dagelijks bestuur maatregelen tot herstel.	Er is mbt begrotingsjaar 2015 nog geen interne controle plan vastgesteld door het dagelijks bestuur. In afstemming met de accountant zijn de controlewerkzaamheden deels door medewerkers van de MRDH uitgevoerd en deels door de accountant.	Voor het uitvoeren van de interne controle wordt in 2016 meer capaciteit gecreëerd door middel van inhuur.
Artikel 7 lid 2	2. De eerste bestuursrapportage is onderdeel van de begroting van het jaar t + 1 en wordt door het algemeen bestuur behandeld gelijktijdig met de begroting van het jaar t + 1, de tweede bestuursrapportage wordt door het algemeen bestuur behandeld uiterlijk 31 oktober van het lopende begrotingsjaar.	In 2015 is slechts een bestuursrapportage opgesteld die op 9 december door het algemeen bestuur is vastgesteld.	Middels de veegactie is het voorstel dat de data in de verordening worden aangepast. De eerste bestuursrapportage wordt losgekoppeld van de begroting, vanwege de bij de begroting behorende zienswijze. Voor de toekomstige in de bestuursrapportages opgenomen begrotingswijzigingen wordt zo'n zienswijze niet voorzien. Daarnaast is het voorstel dat de tweede bestuursrapportage uiterlijk 31 december van het verslagjaar behandeld om een zo goed mogelijk beeld van de beleidsmatige en financiële stand van zaken te kunnen geven.
Artikel 12 lid 1	1. Het dagelijks bestuur biedt eens in de vier jaar, voor het eerst in het jaar 2015, ter vaststelling door het algemeen bestuur een nota aan over het beleid voor reserves, voorzieningen en fondsen.	Bij de start van de MRDH waren er nog geen reserves en voorzieningen. Voor de fondsen is het bestaande (vooral wettelijke bepaalde) beleid van de voormalige stadsregio's gehanteerd. Het opstellen van de beleidsnota heeft daardoor niet de hoogste prioriteit gekregen.	In 2016 zal voor dit onderdeel meer capaciteit worden gecreëerd.
Artikel 12 lid 1d	d. de regels voor de opdrachtverlening.	De MRDH had in 2015 nog geen inkoopbeleid omdat de Aanbestedingswet op dat moment al werd aangepast op basis van een nieuwe Europese Richtlijn met een voorziene inwerkingtreding uiterlijk 18 april 2016. Het aannemen van een aanbestedingsbeleid MRDH in 2015 op basis van een te veranderen wet, zou dus betekenen dat we het beleid in 2016 weer opnieuw zouden moeten aanpassen. Gekozen is dus eerst de nieuwe wet te laten vaststellen door het parlement en daarna het beleid van de MRDH overeenkomstig vast te stellen. Inwerkingtreding van de nieuwe Aanbestedingswet loopt wat vertraging op en is voorzien uiterlijk 1 juli 2016.	Het dagelijks bestuur biedt in 2016 ter vaststelling door het algemeen bestuur een nota met beleidsregels aan voor inkoop en aanbesteding.
Artikel 17 lid 1	1. Het dagelijks bestuur biedt in 2015 ter vaststelling door het algemeen bestuur een nota met beleidsregels aan voor inkoop en aanbesteding. Wijzigingen die de uitgangspunten van het inkoop- en aanbestedingsbeleid raken of verstrekkende gevolgen hebben, geven aanleiding tot herziening van deze nota en daarmee een nieuw bestuursbesluit.	Idem	Idem
Artikel 17 lid 2	2. Het dagelijks bestuur draagt zorg voor interne regels voor de inkoop en aanbesteding van werken, diensten en leveringen. De regels waarborgen, dat wordt gehandeld in overeenstemming met de nationale en Europese wet- en regelgeving.	Idem	Idem

4.2 Financiering

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële positie en het financieringsgedrag van de MRDH.

Financiële positie

De financiële positie per begin en ultimo 2015 laat zich als volgt becijferen:

Balans en financiering				
	31-dec-15		01-jan-15	
Beschikbaar op lange termijn				
Eigen vermogen	2.487.228		-	
Schulden op lange termijn	1.078.312		-	
Benodigd op lange termijn		3.565.540		-
Materiële vaste activa	7.712.582		-	
Financiële vaste activa	105.649.642		170.539.161	
Immateriële vaste activa	162.578		629.655	
		113.524.802		171.168.816
Financieringstekort *)		<u>109.959.262-</u>		<u>171.168.816-</u>
Te weten				
Vlottende activa		523.063.601		460.071.406
Vlottende passiva		633.022.862		631.240.222
Werkkapitaal		<u>109.959.262-</u>		<u>171.168.816-</u>

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2015 is toegenomen met een bedrag van € 61,2 miljoen. In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

Staat van herkomst en besteding middelen				
Beschikbaar gekomen uit				
Resultaat boekjaar 2015				2.367.228
Aflossingen obligatieportefeuille				47.212.920
Opnames beleggingsfonds BOR				18.036.438
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering				994.264
Afschrijving disagio obligatieportefeuille				467.077
Garantiesom abri's				1.078.312
Dotatie algemene reserve (weerstandsvermogen)				100.000
Dotatie egaliseringsreserve programma Economisch vestigingsklimaat				20.000
				70.276.239
Besteed aan				
Beleggingsresultaat financiële vaste activa		359.839		
Investeringen haltevoorzieningen		8.591.324		
Investering apparatuur OV-chipkaart		115.522		
				9.066.685
Toename werkkapitaal				61.209.555

*) Bij de beoordeling van het hiervoor gepresenteerde financieringstekort ultimo 2015 ad. € 110 miljoen dient het volgende in aanmerking te worden genomen. De fondsen, waarin de van andere overheden ontvangen middelen met een specifiek bestedingsdoel worden verantwoord (met name de BDU Verkeer en Vervoer) staan conform de wettelijke vereisten weliswaar als vlottende passiva op de balans, maar zijn praktisch gesproken voor het overgrote deel als vaste passiva (lang vreemd vermogen) te beschouwen.

Treasury-functie en -beleid

Het doel van de treasury-functie is: het sturen en beheersen van, verantwoording afleggen over en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en 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 treasury-functie 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 treasury-functie is vastgelegd in het treasury-statuut MRDH 2015. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasury-functie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het treasury-statuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie.

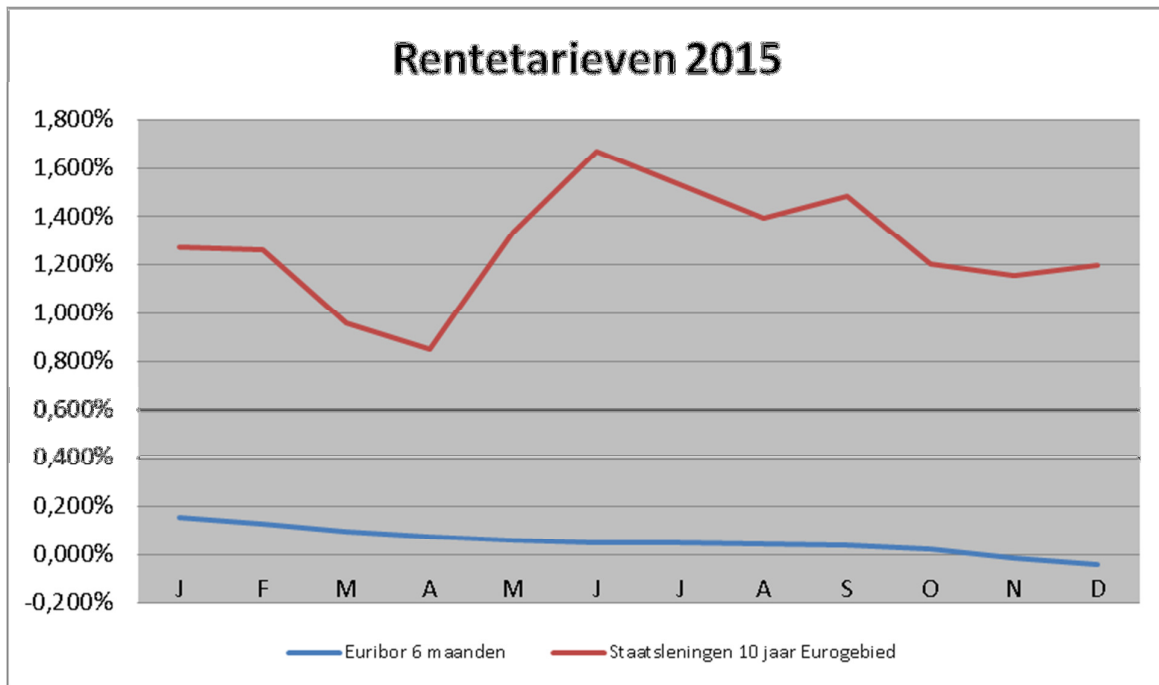
De financieringsstructuur van de MRDH wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die (soms al veel) eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Mede gezien de omvang van deze bijdragen was in het verslagjaar sprake van een goede liquiditeitspositie. Volgens de actuele prognoses zal echter vanaf 2017 (tijdelijk) sprake zijn van een liquiditeitstekort. Daarnaast zijn in 2015 de mogelijkheden verkend om de lange termijnfinanciering van de RET en HTM via de MRDH te laten lopen. Beide ontwikkelingen zijn van grote betekenis voor de toekomstige financiële positie van de MRDH. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de (concept)begroting 2017 van de MRDH.

Schatkistbankieren is een wettelijke verplichting voor de MRDH. Concreet betekent dit dat, behoudens een klein werkkapitaal, alle beschikbare liquide middelen in 's Rijks schatkist moeten worden aangehouden. Per definitie betekent dit, dat de renteopbrengsten van (tijdelijk) overtollige liquide middelen (veel) lager zijn dan wanneer deze (zoals t/m 2013 het geval was) naar eigen inzicht binnen de wettelijke en eigen kaders kunnen worden belegd. Om dit effect te minimaliseren en met inachtneming van de vanaf 2017 geraamde overbesteding is in 2015 ingezet op de volgende beleidslijnen:

1. Aanhouden van de bestaande beleggingsportefeuille in obligaties tot het einde van de looptijd. In de loop van 2016 zullen deze allemaal zijn afgelost;
2. Het door bemiddeling van enkele daarin gespecialiseerde instellingen verstrekken van kasgeldleningen (met een looptijd tot 1 jaar) aan andere decentrale overheden.

Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement

In het verslagjaar is de toch al zeer lage korte rente verder gedaald tot zelfs een negatief niveau. De lange rente is ondanks de relatief grote fluctuaties in 2015 min of meer stabiel gebleven. Een en ander komt tot uitdrukking in de volgende grafiek, waarin het renteverloop van korte (Euribor 6-maands) en langer rente (op basis van 10-jarige staatsleningen in het Eurogebied) in 2015 zijn weergegeven.



Als gevolg van de verdere daling van de korte rente konden in 2015 maar zeer beperkt nieuwe kasgeldleningen worden uitgezet (N.B. decentrale overheden krijgen momenteel zelfs 1-jaars leningen geoffreerd tegen negatieve rentepercentages).

Ultimo 2015 bezit de MRDH en obligatieportefeuille van nominaal (=aflossingswaarde) € 64,6 miljoen. Het betreft acht fondsen, die in 2016 zullen worden afgelost. De aanwezige waarden per 31 december 2015 zijn gespecificeerd opgenomen in onderstaand overzicht.

Tegenpartij	Rating*	Jaar (laatste) aflossing	Nominaal bedrag per 31-12-2014	Afgelost in 2015	Nominaal bedrag per 31-12-2015	Burs-waarde per 31-12-2015	Burswaarde per 30-03-2016	(Dis)agio per 31-12-2014	Afschrijvingen en correcties 2015	(Dis)agio per 31-12-2015
Bank Nederlandse Gemeenten	AAA	2015	5.000.000	5.000.000	-	-	-	827	827	-
Nederlandse Waterschapsbank	AA	2015	7.500.000	7.500.000	-	-	-	3.730	3.730	-
Kreditanstalt für Wiederaufbau	AAA	2015	5.000.000	5.000.000	-	-	-	26.550	26.550	-
Werbobank	AAA	2015	5.112.920	5.112.920	-	-	-	115.250	115.250	-
FBS (covered)	AAA	2015	5.000.000	5.000.000	-	-	-	13.293	13.293	-
Crédit Foncier (covered)	AAA	2016	7.500.000	-	7.500.000	7.509.000	7.500.000	20.885	19.903	982
ING Bank N.V. (covered)	AAA	2016	7.500.000	-	7.500.000	7.540.125	7.500.000	11.923	10.168	1.755
Europese Unie	AA	2016	7.500.000	-	7.500.000	7.573.500	7.504.875	84.406	87.474	171.880
Rabobank Nederland	A**	2016	14.600.000	-	14.600.000	14.810.240	14.662.780	279.730	371.210	-91.480
Vlaamse Gemeenschap	AA	2016	7.500.000	-	7.500.000	7.665.375	7.594.125	71.941	46.311	25.630
Europese Investeringsbank	AAA	2016	5.000.000	-	5.000.000	5.082.250	5.047.000	8.928	5.798	3.130
Swedbank Hypotek (covered)	AAA	2016	7.500.000	-	7.500.000	7.707.750	7.647.000	98.369	55.753	42.616
Rabobank Nederland	AA	2015	7.000.000	7.000.000	-	-	-	6.991	6.991	-
Cadex	AA	2015	5.000.000	5.000.000	-	-	-	25.916	25.916	-
Danske Bank (covered)	AAA	2015	7.600.000	7.600.000	-	-	-	70.929	70.929	-
Bank Nederlandse Gemeenten	AAA	2016	7.500.000	-	7.500.000	7.616.250	7.576.500	20.486	12.421	8.065
TOTAAL-GENERAAL			111.812.920	47.212.920	64.600.000	65.504.460	65.032.280	629.655	467.077	162.578

* rating Standard & Poors volgens opgave Rabobank op 30 maart 2016
** rating AAVolgens Moody's en Fitch

In 2015 zijn de kasgeldleningen die per 1 januari 2015 door de stadsregio Rotterdam aan de MRDH zijn overgedragen (nominaal € 280,5 miljoen), conform overeenkomst afgelost. Daarnaast zijn twee nieuwe kasgeldleningen verstrekt (nominaal € 28 miljoen), waarvan één in 2015 is afgelost. De nog openstaande lening is als volgt te specificeren:

Overheid	Lening bedrag	Begindatum	Einddatum	Rente %
GR Harnaspolder	15.000.000,00	30-03-2015	04-04-2016	0,08%

De MRDH had ultimo 2015 een belegd vermogen van € 452,5 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

Obligatieportefeuille	€ 64,6 miljoen
Beleggingen BOR	- 41,0 miljoen
Kasgeldleningen	- 15,0 miljoen
Rekening-courant 's Rijks schatkist	- 324,8 miljoen
Banksaldi	- 7,1 miljoen

Totaal	€ 452,5 miljoen
	=====

Het gemiddelde bedrag aan belegde en liquide middelen bedroeg in 2015 € 454,35 miljoen, waarover een bedrag van € 2,85 miljoen aan baten is gerealiseerd. Dat laat zich vertalen naar een rendement van 0,63%.

Deze baten zijn uitsluitend te relateren aan de financiële positie van de Vervoersautoriteit. Om praktische redenen zijn deze baten met uitzondering van het beleggingsresultaat van de beleggingen BOR (die direct aan het BOR-fonds worden toegevoegd) toegerekend aan het programma Verkeer.

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH op de vlottende middelen loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH geen langlopende leningen heeft aangetrokken, is deze toetsing niet relevant.

Kredietrisico

Het kredietrisico (ook wel debiteurenrisico genoemd) is het risico dat belegde en/of in bewaring gegeven geldmiddelen, obligaties of leningen niet langer beschikbaar zijn en/of afgelost kunnen worden omdat de wederpartij het geld niet (meer) heeft. Dit risico wordt uitgedrukt in een rating.

In het treasurywettelijkstelsel 2015 en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de MRDH haar liquide middelen inlegt dan wel belegt.

Voor alle beleggingen geldt rating A als ondergrens. Daarnaast moet de tegenpartij zijn gevestigd in een lidstaat van de EU/EER (EER staat voor Europese Economische Ruimte: dat zijn alle EU-landen aangevuld met Liechtenstein, Noorwegen en IJsland). Tevens dient dit land tenminste over een AA-rating te beschikken. Tenslotte dient de rating door tenminste twee ratingbureaus te zijn afgegeven. Standard & Poor's, Moody's en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

Uit het overzicht van de aanwezige waarden - zoals hiervoor opgenomen bij Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement - blijkt dat alle fondsen voldoen aan de gestelde minimumeisen. Voor kasgeldleningen aan decentrale overheden geldt dezelfde rating als die van Nederland.

4.3 Algemene dekkingsmiddelen

In de begroting 2015 is een paragraaf algemene dekkingsmiddelen opgenomen waarin de uitgangspunten voor de inwonerbijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat staan beschreven. Het inwonertal op 1 januari van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd, is uitgangspunt voor de berekening van de bijdrage per deelnemende gemeente. In de begroting 2015 zijn de voorlopige aantallen inwoners van de 23 gemeenten, die samen de MRDH vormen, bepaald op 2.274.698 inwoners. De definitieve aantallen per 1 januari 2014 bedroegen 2.273.830 inwoners. Op basis van die definitieve aantallen is de inwonerbijdrage aan de gemeenten in rekening gebracht.

In onderstaand overzicht is de gerealiseerde inwonerbijdrage per gemeente weergegeven:

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2014	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2015
Albrandswaard	25.069	2,45	61.419
Barendrecht	47.377	2,45	116.074
Brielle	12.368	2,45	30.302
Capelle aan den IJssel	66.178	2,45	162.136
Delft	100.046	2,45	245.113
Den Haag	508.940	2,45	1.246.903
Hellevoetsluis	38.953	2,45	95.435
Krimpen aan den IJssel	28.825	2,45	70.621
Lansingerland	57.122	2,45	139.949
Leidschendam-Voorburg	73.356	2,45	179.722
Maassluis	32.080	2,45	78.596
Midden-Delfland	18.456	2,45	45.217
Nissewaard	88.873	2,45	217.739
Pijnacker-Nootdorp	51.071	2,45	125.124
Ridderkerk	45.253	2,45	110.870
Rijswijk	47.634	2,45	116.703
Rotterdam	618.357	2,45	1.514.975
Schiedam	76.450	2,45	187.303
Vaardingen	70.981	2,45	173.903
Wassenaar	25.675	2,45	62.904
Westland	103.241	2,45	252.940
Westvoorne	13.964	2,45	34.212
Zoetermeer	123.561	2,45	302.724
Totaal	2.273.830		5.570.884

4.4 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 kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, 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
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied verbeteren en tijdens de ombouw van de A15 garanderen door een combinatie van mobiliteits- en verkeersmanagement. Daarnaast verricht de Verkeersonderneming het programmamanagement van Beter Benutten 1 en Beter Benutten vervolg en zorgt zij voor uitvoering van de vraagbeïnvloedingsprojecten.
Openbaar behartigd belang	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/IenM, het Havenbedrijf Rotterdam, de MRDH en de gemeente Rotterdam.
	De Raad van Advies wordt op dit moment gevormd door Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB, Nissewaard, de gemeente Capelle aan den IJssel, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de 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 31-12-2014: € 230.687
Vreemd vermogen	Per 31-12-2014: € 1.364.438
Financieel resultaat	Over 2014: - € 9.774

Risico's	-
beleidsvoornemens	Vanwege het verlengen van het programma Beter Benutten is de samenwerkingsovereenkomst in 2015 eveneens verlengd. In 2017 wordt het programma Beter Benutten Vervolg regio Rotterdam door De Verkeersonderneming uitgevoerd in samenwerking met betrokken gemeenten, de MRDH, Havenbedrijf Rotterdam, ministerie IenM/Rijkswaterstaat en provincie Zuid-Holland.
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 beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke 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.

4.5 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH 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.

Risico's

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 en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom 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 risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt

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 en/of vertragen;

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) geeft inzicht 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 tien jaar. Aan het einde van deze tien jaar zal het saldo van de inkomsten en de uitgaven nul of positief moeten zijn. 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 er aan het einde van de tienjaarsperiode weer een positief saldo ontstaat.

Overplanning houdt in dat er in de planning rekening mee wordt gehouden dat er meer projecten gepland worden in enig jaar dan er BDU-geld beschikbaar is. De praktijk leert dat gemeenten vaak optimistisch plannen. De werkelijke bestedingen ijlen dan soms een paar jaar na. Ter illustratie: in het IPVa 2016 werd verwacht dat de stand van het BDU-fonds in 2016 ruim € 11 miljoen positief zou bedragen. In het IPVa 2017 wordt voor 2016 een overschot van € 136 miljoen geraamd. Omdat deze optimistische planning zich elk jaar voordoet, is vanwege de voortgang in projecten door het Algemeen Bestuur in de constituerende vergadering besloten dat er sprake mag zijn van overplanning.

Er mag daarnaast sprake zijn van overbesteding. Er is een verschil tussen overplanning en overbesteding. Overbesteding houdt in dat de werkelijke bestedingen tot een negatief saldo van de BDU-fondsen kunnen leiden, dat wil zeggen dat er meer geld wordt uitgegeven dan er beschikbaar is in de BDU-fondsen. Overbesteding zal waarschijnlijk in 2017 aan de orde zijn.

Audit weerstandsvermogen en risico's

In 2015 is door Concern Auditing Rotterdam een audit uitgevoerd om de risico's die de MRDH loopt te inventariseren en de weerstandscapaciteit te bepalen. Dit naar aanleiding van opmerkingen uit de gemeenten over de paragraaf weerstandsvermogen van de concept begroting 2016. In augustus 2015 is Concern Auditing Rotterdam gestart met de inventarisatie van de risico's. Dit heeft geleid tot de adviesnota Opportunity management MRDH (Kansen en Risico's) & Weerstandsvermogen. Deloitte heeft op basis van de uitkomsten van deze inventarisatie een vertaling gemaakt naar financiële risico's en een advies uitgebracht over mogelijke beheersmaatregelen en de benodigde omvang van de weerstandscapaciteit. Dit heeft geleid tot een Financiële risicoanalyse.

In de Financiële risicoanalyse is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan Economisch Vestigingsklimaat. Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro benodigd is. Dit komt neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn.

In de Financiële risicoanalyse wordt geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit mag een overplanning hebben, mits een negatief saldo binnen tien jaar is gereduceerd tot nul.

Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 besloten dat:

- De adviesnota Opportunity management MRDH (Kansen en Risico's) & Weerstandsvermogen, Concern Auditing Rotterdam (de Adviesnota) als basis wordt gebruikt voor de Beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH en dat deze beleidsnota uiterlijk ultimo 2016 in het algemeen bestuur wordt behandeld;
- De in de Adviesnota opgenomen adviezen, voor zover relevant, hun plek krijgen in de paragraaf weerstandsvermogen en risico's van de MRDH-jaarrekening en begroting, voor de eerste maal in de ontwerpjaarrekening 2015 en ontwerpbegroting 2017;
- De in de Adviesnota opgenomen doelstellingen inzake Opportunity management MRDH verder worden uitgewerkt in de ontwerpbeleidsnota Risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH;
- In de ontwerpbeleidsnota Risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH de mate, waarin de MRDH bereid is risico's en kansen te nemen, wordt opgenomen;
- Bij de jaarrekening 2015 de in de Financiële risicoanalyse berekende benodigde weerstandscapaciteit wordt gevormd, te weten € 100.000 voor de eerste vier jaar.

Conform een in 2015 doorgevoerde wijziging in het BBV moet er een aantal financiële kengetallen in deze paragraaf worden opgenomen.

Deze kengetallen zijn:

1a	netto schuldquote	257%
1b	netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	257%
2	solvabiliteitsratio	0,4%
3	grondexploitatie	n.v.t.
4	structurele exploitatieruimte	0,0%
5	belastingcapaciteit	n.v.t.

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

4.6 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. Deze zijn per 1 januari 2015 aan de MRDH in eigendom overgedragen. Volgens een actuele kadasteropgave 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 Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 2984	Limpgergstraat/Limpgergstraat 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 Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	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.

Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen

De bestaande kantoorvoorzieningen zijn om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. In 2015 zijn geen nieuwe investeringen gedaan.

Oplaatapparatuur 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 voor de boekwaarde verkocht aan de MRDH. Ultimo 2015 is deze apparatuur geheel afgeschreven.

De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de oplaadapparatuur. Er is daarvoor een contract afgesloten met CCV.

Haltevoorzieningen

In maart 2014 heeft het Stadsgewest Haaglanden een overeenkomst met de gemeente Den Haag gesloten voor de aanleg en het onderhoud van haltevoorzieningen in de gemeente Den Haag. Daarin is vastgelegd, dat alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn.abri's) voor een periode van 15 jaar aan het Stadsgewest Haaglanden in economisch eigendom zijn overgedragen. Per 1 januari 2015 zijn deze rechten onverkort overgedragen aan de MRDH. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. Deze kosten worden geheel gefinancierd door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH in 2014 een aanbesteding heeft gedaan. In de loop van 2016 zullen beheer en onderhoud van de abri's aan de HTM worden overgedragen.

De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2015 bedraagt € 7.712.582.

4.7 Staat van reserves en fondsen

Omschrijving	Balans 01-01-2015	Dotatie 2015	Onttrekking 2015	Saldo 31-12-2015	Voorstel dotatie 2015	Balans 31-12-2015
<i>MRDH</i>						
Reserve weerstandsvermogen EV	0	100.000	0	100.000	0	100.000
Egalisatiereserve EV	0	20.000	0	20.000	2.367.228	2.387.228
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>0</i>	<i>120.000</i>	<i>0</i>	<i>120.000</i>	<i>2.367.228</i>	<i>2.487.228</i>
<i>Regio Rotterdam</i>						
BDU	400.629.029	257.079.787	295.730.848	361.977.968	0	361.977.968
<i>Regio Haaglanden</i>						
BCR-fonds	80.981.649	359.839	23.034.430	58.307.058	0	58.307.058
Mobiliteitsfonds	114.051.919	226.985.068	207.033.031	134.003.956	0	134.003.956
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>595.662.597</i>	<i>484.424.694</i>	<i>525.798.310</i>	<i>554.288.981</i>	<i>0</i>	<i>554.288.981</i>
TOTAAL-GENERAAL	595.662.597	484.544.694	525.798.310	554.408.981	2.367.228	556.776.210

Hoofdstuk 5 Balans 2015

ACTIVA	31-12-2015	01-01-2015	PASSIVA	31-12-2015	01-01-2015
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa	7.712.582	0	Eigen vermogen	2.487.228	0
Machines en installaties	7.712.582	0	Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	0
Immateriële vaste activa	162.578	629.655	Egalisatiereserve programma EV	20.000	0
Disagio op effecten	162.578	629.655	Resultaat boekjaar na geaccordeerde reservemutaties	2.367.228	0
Financiële vaste activa	105.649.642	170.539.161	Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	1.078.312	0
Effecten	64.600.000	111.812.920	Garantiesom abri's	1.078.312	0
Beleggingen BOR	41.049.642	58.726.241			
Totaal vaste activa	113.524.802	171.168.816	Totaal vaste passiva	3.565.540	0
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Voorraden	1.000.000	0	Netto vlottende schuld met een rentetypische	46.105.279	0
Aardgasbussen	1.000.000	0	Crediteuren	45.359.313	0
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	376.987.319	306.551.418	Belastingen	745.966	0
Kasgeldleningen decentrale overheden	15.000.000	280.500.000	Overlopende passiva	586.917.584	631.240.222
Rekening-courant 's Rijks schatkist	324.820.335	0	Fondsen	554.288.982	595.662.597
Debiteuren	3.014.598	150.571	Te betalen kosten	32.367.285	32.494.113
Belastingen	34.152.386	25.900.846	Vooruitontvangen bedragen	261.317	3.083.512
Overlopende activa	143.118.309	148.347.489			
Nog te ontvangen bedragen	127.677.745	63.327.476			
Vooruitbetaalde kosten	15.440.563	85.020.013			
Liquide middelen	1.957.973	5.172.500			
Barksald	1.957.973	5.172.500			
Totaal vlottende activa	523.063.601	460.071.406	Totaal vlottende passiva	633.022.863	631.240.222
Totaal	636.588.403	631.240.222	Totaal	636.588.403	631.240.222

Hoofdstuk 6 Programmarekening

Programmarekening	Realisatie 2015	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2015	Gewijzigde begroting 2015	Primaire begroting 2015
<i>Lasten</i>				
Programma 1 - Verkeer	82.639.417	-30.979.783	113.619.200	175.087.300
Programma 2 - Openbaar Vervoer	467.934.573	-81.355.327	549.289.900	418.398.400
Programma 3 - Economisch Vestigingsklimaat	3.113.463	-2.469.337	5.582.800	5.573.000
Programma 4 - Samenwerkingsverbanden	2.289.518	-248.782	2.538.300	0
Totaal lasten	555.976.971	-115.053.229	671.030.200	599.058.700
<i>Baten</i>				
Bijdragen regiogemeenten	5.600.691	27.691	5.573.000	5.573.000
Bijdragen samenwerkingsverbanden	2.289.518	-248.782	2.538.300	0
Onttrekking aan fondsen	525.798.310	-132.110.790	657.909.100	593.485.700
Rente	2.492.561	2.492.561	0	0
Overige baten	22.283.119	17.253.319	5.029.800	0
Totaal baten	558.464.199	-112.586.001	671.050.200	599.058.700
Resultaat vóór bestemming	2.487.228	2.467.228	20.000	0
<i>Toevoeging aan egalisereserve:</i>				
structureel	0	0	0	0
incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	20.000	0	20.000	0
incidenteel nog te accorderen	2.367.228	2.367.228	0	0
<i>Toevoeging aan algemene reserve:</i>				
structureel	0	0	0	0
incidenteel geaccordeerd t.b.v. weerstandsvermogen	100.000	100.000	0	0
Saldo na bestemming	0	0	0	0

Hoofdstuk 7 Toelichtingen

7.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De opstelling van de jaarrekening vereist dat het management oordelen vormt, alsmede schattingen en veronderstellingen maakt, die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen, alsmede van de baten en lasten. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

Waarderingsgrondslagen

De jaarrekening is overeenkomstig het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) opgesteld.

Vergelijkende cijfers

Vanwege het feit dat 2015 het eerste jaar van de MRDH is zijn er behoudens de overdrachtsbalansen vanuit de voormalige stadsregio's geen vergelijkende cijfers van het vorige boekjaar opgenomen.

Vaste activa

- als immateriële vaste activa is het (dis)agio met betrekking tot de effecten (obligaties) opgenomen.
- de materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. Voor de metropoolregio is alleen sprake van activa met een economisch nut. De afschrijvingen zijn lineair berekend en gerelateerd aan de verwachte economische levensduur met inachtneming van een eventuele restwaarde.
- Financiële vaste activa: de effecten (obligaties) zijn opgenomen tegen nominale (de verwachte aflossingswaarde) en de beleggingen BOR tegen de marktwaarde per balansdatum.

Vorderingen en overlopende activa

De vorderingen, liquide middelen en overlopende posten zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Vaste schulden en overlopende passiva

De vaste schulden zijn gewaardeerd tegen nominale waarde, verminderd met gedane aflossingen. De overlopende passiva zijn ook gewaardeerd tegen nominale waarde.

Eigen vermogen

Bestemmingsreserves en resultaat zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Resultaatbepaling

Ontvangsten en uitgaven worden ten gunste c.q. ten laste gebracht van het jaar waarin de prestatie is geleverd. Subsidieverstrekingen worden als volgt verantwoord:

- exploitatiesubsidies worden verantwoord in het jaar waarop ze betrekking hebben;
- bij projectsubsidies wordt de voorschotbetaling verantwoord in het jaar van betaling en de eindafrekening in het jaar van de beschikking.

Renten worden toegerekend aan het jaar waarin deze zijn opgebouwd.

Ten behoeve van de gemeenschappelijke kosten zoals opleidingen, huisvesting, automatisering, financiën, communicatie en archief wordt in de begroting een kostenverdeling gemaakt op basis

van sleutels. Namelijk op basis van verwerkte facturen voor financiën en op basis van personen voor de overige kosten. In de jaarrekening worden de gemaakte kosten zo veel mogelijk verantwoord op de desbetreffende functie. Zo worden de studiekosten van de deelnemers geboekt op het programma waar die medewerker werkzaamheden verricht. Bovendien worden de gemeenschappelijke kosten toegerekend op basis van de in de begroting gehanteerde sleutels. Dit kan leiden tot over- en onderschrijdingen op een programma. Deze (technische) verschillen worden niet nader in de analyse verklaard.

7.2 Toelichting op de balans

Materiële vaste activa

<i>machines en installaties</i>	€	7.712.582
---------------------------------	---	-----------

Apparatuur 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). Eind 2010 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 verkocht aan de MRDH. Ultimo 2015 is deze apparatuur geheel afgeschreven (conform bestendige gedragslijn bij Stadsgewest Haaglanden). De MRDH is tot en met 2016 zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de oplaadapparatuur en wordt daarna ondergebracht bij de HTM rail concessie.

Boekwaarde per 1 januari 2015	€	0
Aanschaf 2015 (100 machines)	€	115.522
Afschrijving 2015	€	<u>115.522 -</u>
Boekwaarde per 31 december 2015	€	0

Haltevoorzieningen

In maart 2014 heeft het Stadsgewest Haaglanden een overeenkomst met de gemeente Den Haag gesloten voor de aanleg en het onderhoud van haltevoorzieningen in de gemeente Den Haag. Daarin is vastgelegd, dat alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn.abri's) voor een periode van 15 jaar aan het Stadsgewest Haaglanden in economisch eigendom zijn overgedragen. Per 1 januari 2015 zijn deze rechten onverkort overgedragen aan de MRDH. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. Deze kosten worden geheel gefinancierd door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. In de loop van 2016 zullen beheer en onderhoud van de abri's aan de HTM worden overgedragen.

Boekwaarde per 1 januari 2015	€	0
Investeringen 2014 en 2015	€	8.591.324
Afschrijving 2015	€	<u>878.742 -</u>
Boekwaarde per 31 december 2015	€	7.712.582

De hoogte van de berekende afschrijving wordt naast het feit dat het leeuwendeel van de investeringen pas in 2015 is gedaan, vooral bepaald door het exploitatiesaldo van deze voorzieningen (de in 2015 gerealiseerde reclameopbrengsten minus het met de gemeente Den Haag overeengekomen aandeel daarin en de gemaakte kosten).

Omdat dit project en de daaraan toe te rekenen jaarlijkse exploitatiekosten geheel uit de hiervoor genoemde reclameopbrengsten moeten worden betaald en de beperkte looptijd van de daartoe met een externe marktpartij gesloten overeenkomst, zullen de investeringen in een periode van maximaal vijf jaar worden afgeschreven.

Immateriële vaste activa

<i>Disagio op effecten</i>	€	162.578
----------------------------	---	---------

Het saldo voor (dis)agio op de obligatieportefeuille is per 31-12-2015 berekend op een bedrag van € 162.578. Dit actief is door de stadsregio Rotterdam per 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH. Een overzicht hiervan is opgenomen in de paragraaf Financiering.

Financiële vaste activa

<i>Effecten</i>	€	64.600.000
-----------------	---	------------

De effectenportefeuille bestaat ultimo 2015 uit een pakket obligaties van nominaal € 64,6 miljoen. De beurswaarde per 31 december 2015 bedraagt € 65,5 miljoen en de naar 30 maart 2016 geëxtrapoleerde beurswaarde bedraagt € 65,0 miljoen. Voor een nadere toelichting op en een overzicht van deze beleggingen wordt verwezen naar de paragraaf Financiering.

<i>Beleggingen BOR</i>	€	41.049.642
------------------------	---	------------

In 2003 heeft het Stadsgewest Haaglanden de belegging van de gelden van het BOR-fonds aan BNG Vermogensbeheer (BVB) opgedragen en zijn deze middelen in een beleggingsfonds ondergebracht. Dit beleggingsfonds is door het Stadsgewest Haaglanden per 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH.

Opbrengsten worden direct weer belegd en komen conform de geldende afspraken direct ten goede aan het BOR-fonds. De opnames uit het fonds corresponderen met de feitelijke bestedingen en de resterende looptijd van het BOR-fonds.

De waardering van de beleggingen door de erkende rating-bureaus was op balansdatum AAA (triple A) en AA (double A).

Belegging BNG Vermogensbeheer:

Saldo per 1 januari 2015	€	58.726.241
Opnames	€	18.036.438
	€	40.689.803
Beleggingsresultaat	€	359.839
Boekwaarde per 31 december 2015	€	41.049.642

Vorraden

<i>Aardgasbussen</i>	€	1.000.000
----------------------	---	-----------

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 waren eigendom van het Stadsgewest Haaglanden. In 2014 zijn 10 bussen door het Stadsgewest verkocht en per 1 januari 2015 zijn 10 bussen overgedragen aan de MRDH. Getracht wordt de bussen aan andere OV-bedrijven te verkopen.

Boekwaarde per 1 januari 2015	€	0
Aanschaf 2015 (10 bussen)	€	1.630.000
Afschrijving 2015	€	630.000 -
Boekwaarde per 31 december 2015	€	1.000.000

De boekwaarde van de bussen is in 2015 aangepast aan de actuele geschatte marktwaarde. De afschrijving wordt gefinancierd uit de BDU-middelen.

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

<i>Kasgeldleningen decentrale overheden</i>	€	15.000.000
---	---	------------

De verstrekte kasgeldleningen zijn verstrekt aan andere overheidsorganisaties en terugbetaling ervan vindt na balansdatum plaats. Een overzicht daarvan is opgenomen in de paragraaf Financiering.

<i>Rekening-courant 's Rijks schatkist</i>	€	324.820.335
--	---	-------------

Dit betreft het saldo dat verplicht aangehouden dient te worden bij het Ministerie van BZK. Deze liquide middelen staan ter vrije beschikking van Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Benutting drempelbedrag schatkistbankieren is weergegeven in de hiernavolgende tabel.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
Verslagjaar					
(1)	Drempelbedrag	3948,117472			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	53.889	2.850	1.632	2.307
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	-	1.098	2.316	1.641
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	49.941	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
Verslagjaar					
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	599.059			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	500.000			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	99.059			
(1) = (4b)*0,0075 + (4c)*0,002 met een minimum van €250.000	Drempelbedrag	3948,117472			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
Kwartaal 1					
Kwartaal 2					
Kwartaal 3					
Kwartaal 4					
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	4.849.993	259.345	150.144	212.214
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	53.889	2.850	1.632	2.307

<i>Debiteuren</i>	€	3.014.598
-------------------	---	-----------

Het saldo van de debiteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Gemeenten:	€	356.525
Rijk:	€	161.539
Overig:	€	2.496.534

In het saldo debiteuren hoeft geen voorziening voor dubieuze posten te worden opgenomen.

<i>Belastingen</i>	€	34.152.386
--------------------	---	------------

De BTW/BCF - afrekening over 2015 vindt in 2016 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2015, die conform de richtlijnen per kwartaal (BTW) of per jaar (BCF) in 2015 en januari 2016 zijn ingediend. Het grootste aandeel hierin ligt in de aangifte 2015 voor het BTW-compensatiefonds.

Overlopende activa

<i>Nog te ontvangen opbrengsten</i>	€	127.677.745
-------------------------------------	---	-------------

Hierin zijn onder meer begrepen diverse afrekeningen met en vorderingen op de stadsregio Rotterdam (€ 107.553.130) en het Stadsgewest Haaglanden (€ 10.260.119), een post van € 1.620.573 in verband met afrekeningen van diverse OV bedrijven en de nog te ontvangen bijdragen van de gemeenten voor de concessie regiotaxi 2015 (een bedrag van € 1.410.365).

<i>Vooruitbetaalde kosten</i>	€	15.440.563
-------------------------------	---	------------

De grootste post is een bedrag van € 15.000.000 als storting in het Werelds Netwerk aan Zee fonds van de gemeente Den Haag als reservering voor de verbreding van raillijn 1.

Liquide middelen

<i>Banksaldi</i>	€	1.957.973
------------------	---	-----------

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Eigen vermogen

<i>Reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat</i>	€	100.000
--	---	---------

De reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat bedraagt € 100.000 en is uitsluitend bestemd voor de dekking van bedrijfsrisico's van het programma Economisch Vestigingsklimaat (weerstandscapaciteit). De reserve is gevormd naar aanleiding van het besluit van het algemeen van 9 december 2015.

Het verloop op deze post is als volgt:

Saldo per 1 januari 2015	€	0
Toevoeging i.v.m. weerstandscapaciteit	€	100.000
Saldo 31 december 2015	€	100.000

<i>Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat</i>	€	20.000
---	---	--------

Middels de in de 1^e bestuursrapportage 2015 opgenomen begrotingswijziging heeft het algemeen bestuur ingestemd met het voorstel om een bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat in te stellen. De instelling van die bestemmingsreserve heeft twee redenen:

- omdat in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De doorloop en daarmee samenhangende kosten kunnen voor bepaalde grote projecten een onevenredig beslag op de begroting voor het volgende jaar leggen;
- omdat het niet opportuun is om relatief geringe begrotingsoverschotten af te rekenen met 23 gemeenten.

Het verloop op deze post is als volgt:

Saldo per 1 januari 2015	€	0
Toevoeging 2015	€	<u>20.000</u>
Saldo 31 december 2015	€	20.000

<i>Resultaat boekjaar na geaccordeerde reservemutaties</i>	€	2.367.228
--	---	-----------

Het resultaat is het saldo van de resultaten op de diverse programma's, zie hiervoor de recapitulatiestaat in hoofdstuk 6 van deze jaarrekening.

Het jaar wordt afgesloten met een nog te bestemmen voordelig resultaat na geaccordeerde reservemutaties van € 2.367.228.

Voorgesteld wordt om dit bedrag ten gunste te brengen van de bij de begrotingswijziging van 2015 ingestelde bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat ter dekking van reeds in 2015 aangegane verplichtingen, voornamelijk aan gemeenten voor het uitvoeren van projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat.

Passiva met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

<i>Garantiesom abri's</i>	€	1.078.312
---------------------------	---	-----------

De exploitatie van de reclamevitrites in de haltevoorzieningen is belegd bij een derden partij waar een overeenkomst mee is afgesloten. In de overeenkomst tussen de Concessiehouder (Exterion) en Concessieverlener (MRDH) is opgenomen dat de Concessiehouder bij aanvang van de overeenkomst verplicht is een bedrag gelijk aan drie maanden concessieafdracht gebaseerd op het aantal beschikbare reclamevitrites als garantie te betalen aan de Concessieverlener. Na afloop van de overeenkomst (5-jarig) wordt dit bedrag door de Concessieverlener teruggestort.

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

<i>Crediteuren</i>	€	45.359.313
--------------------	---	------------

De post crediteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Crediteuren gemeenten	€	31.194.375
Overige publiekrechtelijke lichamen	€	2.833.289
Overige crediteuren	€	<u>11.331.649</u>
Totaal crediteuren	€	45.359.313

De post crediteuren loopt gedurende het boekjaar 2016 in zijn geheel af.

Belastingen	€ 745.966
--------------------	-----------

De post belastingen bevat de nog te betalen loonheffing over de maanden januari, februari en december 2015. Alle belastingen zijn begin 2016 voldaan. De maanden januari en februari 2015 stonden nog open wegens een doorgevoerde correctie, in overleg met de Belastingdienst, in de maand december 2015.

Overlopende passiva

Fondsen	€ 554.288.982
----------------	---------------

De onder dit hoofd verantwoorde middelen betreft de van derden ontvangen voorschotbedragen met een specifiek bestedingsdoel. Deze zijn als volgt te specificeren:

Fonds BDU regio Rotterdam	€ 361.977.968
Mobiliteitsfonds regio Haaglanden	€ 134.003.956
BOR-fonds regio Den Haag	<u>€ 58.307.058</u>
Totaal	€ 554.288.982

Jaarlijks ontvangt de MRDH een rijksbijdrage in het kader van de wet Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor zover deze middelen in enig jaar niet worden besteed, blijven zij beschikbaar in het Mobiliteitsfonds (regio Haaglanden) en het fonds BDU (regio Rotterdam).

Verder heft de MRDH van de Haaglanden-gemeenten een inwonerbijdrage ten behoeve van het Mobiliteitsfonds regio Haaglanden. Deze inleg komt uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. In 2011 is besloten deze bijdrage (€ 9,148 per inwoner, prijspeil 2014) in stand te houden tot en met 2017. In 2016 wordt besluitvorming voorbereid over de al dan niet gewijzigde voortzetting van deze bijdrage vanaf 2018.

Het fonds BDU regio Rotterdam en het Mobiliteitsfonds regio Haaglanden hebben tot doel de mobiliteit in de metropool Rotterdam Den Haag te bevorderen door de instandhouding en bevordering van een goed openbaar vervoer- en wegennetwerk. Voorts wordt noodzakelijk onderzoek uit deze fondsen gedekt.

Het BOR-fonds betreft de nog niet bestede gelden voor regionale investeringsprojecten op het gebied van verkeer en vervoer. In het verleden (t/m 2009) hebben de provincie Zuid-Holland en het voormalig Stadsgewest Haaglanden initiële bijdragen in dit fonds gestort, welke door een eenmalige rijksbijdrage zijn verdubbeld. De uit dit fonds nog te betalen lopende projecten (waaronder de Rotterdamse baan) dienen uiterlijk eind 2016 te zijn afgerond. In 2016 zal echter het hiervoor verantwoordelijke Ministerie van IenM worden verzocht om de resterende middelen ook na 31 december 2016 voor deze projecten beschikbaar te mogen houden, indien deze dan onverhoopt nog niet zijn afgerond.

Het verloop kan per fonds als volgt worden weergegeven:

Fonds BDU regio Rotterdam € 361.977.968

Balans per 1 januari 2015	€ 400.629.029
Bij: Rijksbijdrage 2015 regio Rotterdam	- 257.079.787

	€ 657.708.816
Af: Bestedingen programma Verkeer regio Rotterdam	€ 26.577.303
Bestedingen programma Openbaar Vervoer idem	- 269.153.545

	- 295.730.848

Balans per 31 december 2015

 € 361.977.968
 =====

Mobiliteitsfonds regio Haaglanden € 134.003.956

Zoals hiervoor al is aangegeven, wordt dit fonds uit twee bronnen gevoed, nl. de jaarlijkse rijksbijdrage BDU en een jaarlijkse inwonerbijdrage vanuit de Haaglanden-gemeenten. Conform de daartoe strekkende voorschriften is het verloop van dit fonds in het verslagjaar hierna dan ook per verstrekker gespecificeerd.

	Rijksbijdrage BDU	Bijdrage Haaglanden -gemeenten	Fondstotalen
Balans per 1 januari 2015	31.872.437	82.179.482	114.051.919
Bij: Overheidsbijdragen	217.362.060	9.623.008	226.985.068
	249.234.497	91.802.490	341.036.987
Af: Bestedingen programma Verkeer regio Haaglanden	15.153.327	14.646.323	29.799.650
Bestedingen programma Openbaar vervoer idem	177.233.381	0	177.233.381
	192.386.708	14.646.323	207.033.031
Balans per 31 december 2015	56.847.789	77.156.167	134.003.956

Te betalen kosten € 32.367.285

Te betalen kosten € 32.367.285

Deze post bestaat voor een groot deel uit nog te ontvangen eindafrekeningen in verband met concessie verleningen (€ 19.920.264) en jaar afrekeningen van samenwerkingsverbanden en projecten (€ 1.488.720). De overige kosten zien op diverse projecten waar goederen of diensten zijn geleverd en wij begin 2016 een factuur voor hebben ontvangen.

Hierna volgt een uitsplitsing van de afrekeningen van samenwerkingsverbanden en projecten

BEREIK!

BEREIK! Is een samenwerkingsverband van wegbeheerders in de regio Haaglanden en Rotterdam die projecten (doen) uitvoeren om de mobiliteit van het (auto)verkeer te bevorderen.

Saldo per 1 januari 2015	€ 1.068.574
Toevoeging	€ 1.441.335
Vrijval	€ 1.989.688-
Saldo per 31 december 2015	€ 520.221

SkVV

De Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer (SkVV) is een samenwerkingsverband tussen de stadsregio's om het beleid op het gebied van Verkeer en Vervoer af te stemmen. Na opheffing van de stadsregio's is SkVV nog een kwartaal blijven bestaan, met name om een nieuwe, op openbaar vervoer gerichte organisatie van de twaalf provincies en de twee nieuwe vervoerregio's vorm te gaan geven. In dit kwartaal werden de inhoudelijke werkzaamheden die SkVV in eerdere jaren verrichtte op het gebied van openbaar vervoer voortgezet. SkVV werd in 2015 gefinancierd door de beide vervoerregio's en de provincies Overijssel, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant, zijnde de provincies waarin de voormalige Stadsregio's gelegen waren. De afrekening met de deelnemers aan het SkVV moet nog plaatsvinden.

Saldo per 1 januari 2015	€ 320.194
Toevoeging	€ 329.884
Vrijval	€ 338.155-
Saldo per 31 december 2015	€ 311.923

Tarievenbureau Openbaar Vervoer (TB-OV)

Het Tarievenbureau Openbaar Vervoer (TB-OV) is een samenwerkingsverband van IPO en SkVV. Het TB-OV beheert het Landelijk Tarievenkader [LTK], beoordeelt of dit Tarievenkader uitbreiding en/of aanpassing behoeft en doet daar in voorkomende gevallen voorstellen voor. Het Tarievenbureau berekent onder andere de jaarlijkse verhoging van de landelijke openbaarvervoertarieven en is betrokken bij de opbrengstverdeling. IPO en SkVV betalen elk de helft van de kosten van het TB-OV. SkVV belast haar aandeel door aan de zeven stadsregio's. De taken van het Tarievenbureau zijn overgenomen door DOVA.

Saldo per 1 januari 2015	€ 46.367
Toevoeging	€ 0
Vrijval	€ <u>0-</u>
Saldo per 31 december 2015	€ 46.367

DOVA

Het Decentrale OV-autoriteiten (DOVA) is een samenwerkingsverband tussen 12 provincies en 2 vervoersautoriteiten om te ondersteunen bij het beleid betreffende het OV-betaal/tariefsysteem en aanverwante onderwerpen.

Saldo per 1 januari 2015	€ 0
Toevoeging	€ 497.873
Vrijval	€ <u>270.108-</u>
Saldo per 31 december 2015	€ 227.765

DVM Zuidvleugel

DVM Zuidvleugel valt onder de samenwerkingsorganisatie BEREIK!, de samenwerkingsorganisatie voor bereikbaarheidsvraagstukken in de regio's Haaglanden en Rotterdam van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. BEREIK! houdt zich met name bezig met projecten op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (DVM) en wegbeheer.

Het ministerie van IenM heeft in het kader van de mobiliteitsaanpak korte termijn cofinanciering ter beschikking gesteld voor DVM Zuidvleugel. Hiermee worden mensen ingehuurd voor de Regiodesk, opleidingen verzorgd en onderzoeken gedaan.

In het verslagjaar hebben geen mutaties op deze post plaatsgevonden.

Taskforce Mobiliteitsmanagement

De taskforce is een samenwerkingsverband met bedrijven in de regio die het convenant mobiliteitsmanagement hebben ondertekend en zich inzetten voor de uitvoering in het eigen bedrijf van de genoemde maatregelen in dit convenant.

In het verslagjaar hebben geen mutaties op deze post plaatsgevonden.

<i>Vooruitontvangen bedragen</i>	<i>€ 261.317</i>
----------------------------------	------------------

Dit betreft vooruit gefactureerde loonkosten van een detachering en vooruit ontvangen gelden voor het programma EV.

Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedrijfsvoering	€	292.941
Programma Verkeer	-	52.364.697
Programma Openbaar Vervoer	-	1.523.592.930
Programma Economisch Vestigingsklimaat	-	2.318.700
Programma Samenwerkingsverbanden	-	423.555

Totaal	€	1.578.992.823
		=====

In het totaal van de bij het programma Openbaar Vervoer opgenomen verplichtingen zijn tevens de verplichte kapitaallasten vanaf 2016 van de investeringen van HTM (€ 428,1 miljoen) en RET (€ 474,0 miljoen) begrepen. Dat geldt ook voor de reeds aangegane meerjarige verplichtingen voor de ombouw van de Hoekse lijn ad. € 267,8 miljoen.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen die per ultimo 2015 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan bestaan uit drie onderdelen:

- Het betreft de vanaf 2015 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015. In totaal is er in 2015 voor € 1.892.300 aan bijdragen verleend. Op deze subsidies is voor € 322.600 aan voorschotten verleend. De stand van de niet uit de balans blijkende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt daarmee ultimo 2015 € 1.569.700;
- In 2015 is voor € 775.000 opdracht verleend aan het team van Jeremy Rifkin om samen met de gemeenten en andere triple helix partijen de Roadmap Next Economy voor de regio Rotterdam Den Haag op te stellen. De eerste fase is afgerond en gefactureerd in 2015 (€ 150.000). De niet uit de balans blijkende verplichting voor deze opdracht bedraagt daarmee ultimo 2015 € 625.000;
- Ten laste van de begroting 2015 zijn in 2015 diverse kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat ultimo 2015 om een bedrag van € 124.000 aan niet uit de balans blijkende verplichtingen.

Bovenstaande niet uit de balans blijkende verplichtingen worden gedekt door de via de resultaatbestemming te vormen bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. Zie voor een verdere toelichting de toelichting op de programmafianciën van het programma Economisch Vestigingsklimaat.

7.3 Toelichting op de programmarekening

In dit hoofdstuk wordt het resultaat over 2015 geanalyseerd. Tevens is hier een bestemmingsvoorstel opgenomen.

De baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zijn betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. De rijksbijdragen worden verantwoord volgens het principe van Single Information Single Audit op basis van het baten- en lastenstelsel.

Pensioenen en andere lange termijn - personeelskosten

De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP).

De pensioenregels schrijven voor dat de beleidsdekkingsgraad 128% moet zijn. Ook mag die niet langer dan 5 jaar onder 104,2% liggen.

De dekkingsgraad van ABP is per 31 december 2015 97,2% en voldoet daarmee niet aan de wettelijke vereisten. Deze is verder gedaald naar 88,2% per 29 februari 2016. De zgn. beleidsdekkingsgraad (het gemiddelde van de dekkingsgraden van de twaalf voorgaande maanden) bedraagt per voornoemde datum 97,3%.

De MRDH heeft geen aanvullende verplichting anders dan door hogere premies.

Verantwoording concessiebedragen

Elk jaar verleent de bestuurscommissie vervoersautoriteit aan vervoerders een subsidie voor het uitvoeren van hun vervoersconcessie. Deze subsidie is gebaseerd op een bijdrage per dienstregeling uur (DRU). Over de DRU's wordt tenminste elk kwartaal gerapporteerd aan de MRDH (MIPOV rapportage). Onder meer via deze verantwoording controleert de MRDH of de afgesproken DRU's worden gerealiseerd. Deze controles bieden de MRDH voldoende zekerheid dat deze subsidies juist en rechtmatig worden besteed.

De OV subsidies die zijn verleend voor het jaar 2015, worden vanaf het derde kwartaal 2016 vastgesteld door de MRDH.

Verantwoording subsidiebedragen

De kaders voor het verlenen van subsidies binnen de programma's Verkeer en Openbaar vervoer zijn vastgelegd in de Tijdelijke subsidieverordening Verkeer en Vervoer MRDH 2015. Op basis daarvan zijn de betreffende subsidieverordeningen van de voormalige stadsregio's nog steeds van kracht.

De belangrijkste bepalingen ten aanzien van subsidieverlening, bevoorschotting en vaststelling luiden als volgt:

Regio Rotterdam: De subsidie wordt in beginsel bij de subsidievaststelling betaald. Er kan eenmaal een voorschot worden verleend. Een eerste voorschot van 50% van de subsidie wordt betaald nadat de aanvrager met een daarvoor bestemd formulier heeft laten weten dat met de uitvoering van het project is gestart. Nadat het project of programma is uitgevoerd en nadat een eindverslag, vergezeld van een schriftelijke verklaring van de opdrachtgever dat het werk of de maatregelen is respectievelijk zijn uitgevoerd overeenkomstig het plan op grond waarvan de subsidie is verleend, en van een controleverklaring van de onafhankelijke accountant die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, wordt de subsidie vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.

Regio Haaglanden: Het dagelijks bestuur kan een voorschot verstrekken van 50% van het beschikte bedrag onder de voorwaarde, dat moet worden aangetoond dat tenminste 50% van het project is gegund. Een aanvraag tot vaststelling moet binnen 26 weken na ingebruikname of na afronding van een project zijn ingediend. Deze moet vergezeld gaan van een eindrapportage inclusief accountantsverklaring.

In het verslagjaar verleende voorschotten worden als besteding in de exploitatie van dat jaar verantwoord.

Toelichting financiële afwijkingen programmarekening

De onderbesteding van de directe lasten binnen het programma Verkeer ad. € 30,4 miljoen is als volgt te verklaren:

Lagere besteding dan begroot projecten programma Beter Benutten	€ 3,9 miljoen
Vertraging kasritme project Hoopolderweg als gevolg van latere aanbesteding	- 6,8 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Komkommerweg	- 2,0 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Pijnackerse Poort	- 2,0 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Uitbreiding fietsstalling Coenderpark	- 1,9 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Fietsparkeren Den Haag HS	- 2,5 miljoen
Lagere uitgaven dan begroot voor project Spitsmijden / Algera ruit (N.B. de inhoudelijke doelen zijn wel behaald)	- 4,2 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Kickersbloem als gevolg van verleend uitstel van de start in verband met het wegvallen van een marktpartij	- 2,7 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Ontsluiting Schieveste als gevolg van latere vaststelling dan voorzien	- 2,6 miljoen
Lagere besteding dan begroot project P+R clusterborden als gevolg van verleend uitstel door latere ondertekening convenant tussen de gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat	- 1,8 miljoen

De onderbesteding van de directe lasten binnen het programma Openbaar vervoer ad. € 67,3 miljoen is veroorzaakt door:

Lagere besteding dan begroot project St. Sebastiaansbrug als gevolg van vertraging door gewijzigde uitvoering	€ 7,5 miljoen
Lagere uitgaven dan begroot voor Abri concessie door activering van de investeringsuitgaven, die bovendien worden gedekt uit niet begrote reclame-inkomsten	- 8,2 miljoen
Lagere besteding dan begroot projecten Bleizo en HSE	- 25,8 miljoen
Lagere besteding dan begroot projecten Actieprogramma Regionaal OV	- 21,4 miljoen
Lagere besteding dan begroot project Vervanging Zoetermeerlijn	- 2,4 miljoen
Lagere uitgaven dan begroot project Toegankelijkheid stadstram	- 4,8 miljoen
Lagere uitgaven dan begroot frequentieverhoging E-lijn (N.B. de RET neemt dit project voor een totaal bedrag van € 7 miljoen voor zijn rekening)	- 4,0 miljoen
Lagere besteding dan begroot verlening subsidies OV-infrastructuur	- 4,9 miljoen

De onderbesteding op de aan de programma's Verkeer en Openbaar vervoer toegerekende apparaatslasten wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

Er is binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat € 2.469.337 minder besteed dan begroot.

Deze onderbesteding bestaat uit de volgende onderwerpen:

1. Procesmiddelen	€ 521.000 minder besteed
2. Bijdrageregeling	€ 1.663.000 minder besteed
3. Apparaatslasten	€ 286.000 minder besteed

Ad 1 Procesmiddelen

De onderbesteding van € 521.000 kan als volgt worden verklaard:

- In 2015 is opdracht verleend aan het team van Jeremy Rifkin om samen met de gemeenten en andere triple helix partijen de Roadmap Next Economy voor de regio Rotterdam Den Haag op te stellen. In de begroting 2015 was rekening gehouden met een dekking van deze opdracht van € 475.000, waarbij het restant van € 300.000 ten laste van de begroting 2016 zou worden gebracht. De werkelijke kosten bedroegen in 2015 € 150.000 (1^e fase) en de onderbesteding van € 325.000 schuift door naar de begroting 2016.
- Ten laste van de begroting 2015 zijn in 2015 diverse verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat om een bedrag van € 124.000.
- € 72.000 was nog niet gealloceerd.

Ad 2 Bijdrageregeling

In de begroting 2015 was hiervoor € 1.985.800 begroot, hiervan is een bedrag van € 1.892.300 daadwerkelijk verleend aan gemeenten en resteert een onverplicht budget van € 93.500. Aan de gemeenten is € 322.600 aan voorschotten verleend. Het nog af te rekenen bedrag op verleende bijdragen aan gemeenten bedraagt € 1.569.700. Samen met het onverplichte budget van € 93.500 bedraagt de onderbesteding in 2015 € 1.663.200.

Ad 3 Apparaatslasten:

Er is binnen dit programma € 286.000 minder aan apparaatslasten besteed dan begroot. Dat betreft voor € 227.000 een voordeel op salariskosten vanwege vacaturruimte en lagere inschalingen en voor € 59.000 betreft dit een voordeel op doorbelaste overheadkosten. Zie voor een verdere toelichting op de apparaatslasten de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering.

De lagere onttrekking aan de fondsen ten opzichte van de begroting is te verklaren uit de onderbesteding op de programma's Verkeer en Openbaar vervoer en in mindere mate uit de aan voornoemde programma's toe te rekenen rente en overige baten.

De gerealiseerde rentebaten betreffen de aan het verslagjaar toe te rekenen rente op de nog aanwezige obligatieportefeuille (€ 2,3 miljoen) en de rente op de bij andere decentrale overheden uitgezette kasgeldleningen (€ 0,2 miljoen). Hiermee was in de begroting geen rekening gehouden.

Analyse resultaat

De verschillen tussen begroot en werkelijk resultaat, alsmede de begrote en werkelijke reeds geaccordeerde en voorgestelde reservemutaties kunnen als volgt worden gespecificeerd:

	Jaarrekening	Gewijzigde
	2015	begroting 2015
Voordelig resultaat vóór bestemming	2.487.228	20.000
Geaccordeerde reservemutaties		
Toevoeging algemene reserve programma EV	-100.000	0
Toevoeging egalisereserve programma EV	-20.000	-20.000
Resultaat inclusief geaccordeerde reservemutaties	2.367.228	0
Bestemmingsvoorstel		
Toevoeging egalisereserve programma EV	-2.367.228	0
Saldo na resultaatbestemming	0	0

De afwijking tussen begroot en werkelijk resultaat vóór bestemming wordt veroorzaakt door de in hoofdstuk 3.2 reeds toegelichte onderbesteding binnen het programma Economisch vestigingsklimaat.

Bestemmingsvoorstel

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om het voordelig resultaat over 2015 na geaccordeerde reservemutaties van € 2.367.228 toe te voegen aan de Egalisereserve programma EV.

7.4 Verantwoording 2015 conform SiSa

		SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2015 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 11 januari 2016 DEFINITIEF							
I&M	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Rentebaten (jaar T)	Ontvangen BDU-bijdrage I&M (jaar T)	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T)	Besteding (jaar T)	Correctie over besteding (T-1)	
		Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)	Aard controle R Indicatummer: E27 / 01	Aard controle R Indicatummer: E27 / 02	Aard controle R Indicatummer: E27 / 03	Aard controle R Indicatummer: E27 / 04	Aard controle R Indicatummer: E27 / 05	Aard controle R Indicatummer: E27 / 06	
		Vervoerregio's	€ 430.601.466		€ 474.441.847	€ 18.545.131	€ 504.762.687		
			Finisaldo/-reservering (jaar T)						
			Aard controle R Indicatummer: E27 / 07						
		€ 418.825.757							
		Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen						
		Omschrijving	Bedrag						
		Aard controle n.v.t. Indicatummer: E27 / 08	Aard controle R Indicatummer: E27 / 09						
		1							
I&M	E28	Regionale mobiliteitsfondsen	Eindsaldo (jaar T-1)	Dotatie regio in (jaar T)	Dotatie rijk in (jaar T)	Rentebaten (jaar T)	Besteding (jaar T) uit het fonds (onderscheid herkomst middelen niet nodig)	Eindsaldo (jaar T)	
		Besluit Infrastructuurfonds	Aard controle R Indicatummer: E28 / 01	Aard controle R Indicatummer: E28 / 02	Aard controle R Indicatummer: E28 / 03	Aard controle R Indicatummer: E28 / 04	Aard controle R Indicatummer: E28 / 05	Aard controle R Indicatummer: E28 / 06	
		Provincies en Wgr+ regio's	€ 80.981.650			€ 359.839	€ 23.034.431	€ 58.307.058	
			Eindverantwoording Ja/Nee						
		Aard controle n.v.t. Indicatummer: E28 / 07							

7.5 WNT-gegevens

Overeenkomstig de uitgangspunten van de per 1 januari 2013 van kracht geworden Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) dient de Metropoolregio Rotterdam Den Haag te voldoen aan de vastgestelde normering van de bezoldiging aan topfunctionarissen en publicatie daaromtrent in de jaarrekening.

De bezoldigingsnorm voor de toetsing is omschreven in artikel 2.3 van de wet WNT en voor 2015 bepaald op € 230.474 (topfunctionarissen zonder dienstbetrekking), inclusief onkostenvergoedingen en voorzieningen ten behoeve van beloningen betaalbaar op termijn.

Ter voldoening aan de voorgeschreven publicatieplicht in het kader van de WNT onderstaand een overzicht van de leden van het Algemeen- en Dagelijks bestuur, bestuurscommissie Va, bestuurscommissie EV alsmede de secretarissen in 2015 en de bezoldiging, die – indien van toepassing in 2015 is uitgekeerd.

		Dagelijks bestuur					belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2015	vast	variabel		
db/ab	Rotterdam	A. Aboutaleb	Voorzitter	1-1 t/m31-12-2015	€ 26.700	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Den Haag	J.J. van Aartsen	Plv. voorzitter	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Ridderkerk	A. Attema	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Rijswijk	M.J. Bezuijen	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Westland	J. van der Tak	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	MRDH	M Toet	Secretaris-Generaal	1-1 t/m31-3-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	MRDH	A.W.H. Bertram	Secretaris-Generaal	1-4 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

		Algemeen bestuur									
		Naam	Functie								
ab	Albrandswaard	H. Wagner	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Barendrecht	J. van Belzen	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Brielle	G.G.J. Fensen	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Capelle aan den IJssel	J.F. Koen	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Delft	G.A.A. Verkerk	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	Th.J.A.M. de Bruijn	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	K. Klein	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Hellevoetsluis	W.J. Tempel	Lid	1-1 t/m16-9-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Hellevoetsluis	M. Junius	Lid	17-9 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Krimpen aan den IJssel	C.A. Costerwijk	Lid	1-1 t/m16-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Krimpen aan den IJssel	M.W. Vroom	Lid	17-12 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Lansingerland	C. Rijdsijk	Lid	1-1 t/m13-9-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Lansingerland	P.H. van der Stadt	Lid	14-9 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Leidschendam-Voorburg	H. van der Sluijs	Lid	1-1 t/m10-5 en 19-10 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Leidschendam-Voorburg	J.M. Leenhuis-Stout	Lid	11-5 t/m20-10-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Maassluis	J.A. Karssen	Lid	1-1 t/m1-11-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Maassluis	T.J. Haan	Lid	2-11 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Midden-Delfland	H. Hurlings	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Nissewaard	J.W. Mjnans	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Pijnacker-Nootdorp	F. Pavestein	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	P.J. Langenberg	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	M. Struijvenberg	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Schiedam	C.H.J. Lamers	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Vlaardingen	A.B. Blase	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Wassenaar	J.Th. Hbekerna	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westvoorne	P.E. de Jong	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Zoetermeer	Ch. B. Apdroot	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit											
								belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2015	vast	variabel			
BCVa	Albrandswaard	J.L.M.J. Backbier	Lid	1-1 t/m31-8-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Albrandswaard	M.P.C. van Ginkel-van Maren	Lid	1-10 t/m30-11-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Albrandswaard	J.E. de Leeuwe	Lid	1-12 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Barendrecht	L.J. Gebben	Lid	1-1 t/m31-8-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Barendrecht	L. van Nboot	Lid	1-9 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Capelle aan den IJssel	D. van Sluis	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Delft	L.B. Harpe	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Den Haag	Th.J.A.M. de Bruijn	plv. Voorzitter	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Hellevoetsluis	G.J.A. van Lith	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Krimpen aan den IJssel	G. Boudesteijn	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Lansingerland	S. Fortuyn	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Leidschendam-Voorburg	S. Bruines	Lid	1-1 t/m31-1-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Leidschendam-Voorburg	F.J. Kist	Lid	1-2 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Maassluis	G. Flejsier	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Midden-Delfland	HHV. Hurlings	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Nissewaard	C. Mburik	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijnacker-Nootdorp	J.S. van Egmond	Lid	1-1 t/m15-9-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijnacker-Nootdorp	P.M. Melzer	Lid	16-9 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Ridderkerk	V.A. Smit	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijswijk	R. van Hemert	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rotterdam	P.J. Langenberg	Voorzitter	1-1 t/m31-12-2015	€ 26.700	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Schiedam	M.J.C. Hutkamp	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Vlaardingen	R. van Harten	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Wassenaar	L. Doorn	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westland	A.W. Meijer	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westvoorne	L.J. van Rijn	Lid	1-1 t/m30-6-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westvoorne	P. Blok – van Werkhoven	Lid	1-7 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Zoetermeer	M.J. Fbsier	portefeuillehouder Modellen Va	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	MFDH	W.J. Benschop	Secretaris	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat											
								belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2015	vast	variabel			
BCEV	Albrandswaard	M Goedknecht	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Barendrecht	D. Vermaat	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Capelle aan den IJssel	EMC. Faassen	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Delft	F. Förster	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Den Haag	I. van Engelshoven	Voorzitter	1-1 t/m31-12-2015	€ 26.700	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Hellevoetsluis	P.D. Hofman	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Krimpen aan den IJssel	C.A. Coesterwijk	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Lansingerland	A. Abee	plv. Voorzitter	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Leidschendam-Voorburg	S. Bruïnes	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Maassluis	J.M.H. Evers	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Midden-Delfland	H.H.V. Hbrings	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Nissewaard	C. Mburik	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijnacker-Nootdorp	P.W.M.M. van Haagen	Lid	1-1 t/m14-9-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijnacker-Nootdorp	J. van Egmond	Lid	15-9 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Ridderkerk	H. Dokter	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijswijk	R. van Hemert	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rotterdam	M.J.W. Struijvenberg	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Schiedam	A. van Steenderen	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Vlaardingen	R. de Vries	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Wassenaar	S. Verschoor	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westland	T.A.M. Duijvestijn	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westvoorne	L.J. van Rijn	Lid	1-1 t/m14-9-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westvoorne	A.L. van der Meij	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Zoetermeer	ME van Leeuwen	Lid	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	MFDH	L.P. Vokurka	Secretaris	1-1 t/m31-12-2015	€ 17.800	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Deel 3 Overige gegevens

Hoofdstuk 8 Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 15 juni 2016;

met inachtneming van de in de paragraaf weerstandsvermogen en risico's opgenomen risico's:

Besluit

1. de jaarstukken 2015 vast te stellen met een resultaat boekjaar na geaccordeerde reservemutaties van € 2.367.228;
2. het resultaat boekjaar na geaccordeerde reservemutaties van € 2.367.228 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat;

Aldus besloten in de openbare vergadering van 1 juli 2016 van het algemeen bestuur.

mw.mr.drs. A.W.H. Bertram
secretaris

ing. A. Aboutaleb
voorzitter

Hoofdstuk 9 Controleverklaring (Accountant)

Bijlage 1: samenstelling bestuursorganen MRDH 2015 (per 31-12-2015)

Voorzitter	:	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	:	de heer J.J. van Aartsen
Secretaris-Generaal	:	mevrouw A.W.H. Bertram

Dagelijks bestuur

Voorzitter	:	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	:	de heer J.J. van Aartsen
Lid	:	mevrouw A. Attema (Ridderkerk)
Lid	:	de heer M.J. Bezuijen (Rijswijk)
Lid	:	de heer J. van der Tak (Westland)
Secretaris-Generaal	:	mevrouw A.W.H. Bertram

Algemeen bestuur

Voorzitter	:	de heer A. Aboutaleb
Plv. voorzitter	:	de heer J.J. van Aartsen
Albrandswaard	:	de heer H. Wagner
Barendrecht	:	de heer J. van Belzen
Brielle	:	de heer G.G.J. Rensen
Capelle aan den IJssel	:	de heer P. Oskam
Delft	:	de heer G.A.A. Verkerk
Den Haag	:	de heer Th.J.A.M. de Bruijn de heer K. Klein
Hellevoetsluis	:	mevrouw M. Junius
Krimpen aan den IJssel	:	de heer M.W. Vroom
Lansingerland	:	de heer P.H. van der Stadt
Leidschendam-Voorburg	:	de heer H. van der Sluijs
Maassluis	:	de heer T.J. Haan
Midden-Delfland	:	de heer H. Horlings
Nissewaard	:	de heer J.W. Mijmans
Pijnacker-Nootdorp	:	mevrouw F. Ravestein
Ridderkerk	:	mevrouw A. Attema
Rijswijk	:	de heer M.J. Bezuijen
Rotterdam	:	de heer P.J. Langenberg de heer M. Struijvenberg
Schiedam	:	de heer C.H.J. Lamers
Vlaardingen	:	de heer A.B. Blase
Wassenaar	:	de heer J.Th. Hoekema
Westland	:	de heer J. van der Tak
Westvoorne	:	de heer P.E. de Jong
Zoetermeer	:	de heer Ch. B. Aptroot
Secretaris-Generaal	:	mevrouw A.W.H. Bertram

Presidium Vervoersautoriteit

Voorzitter	:	de heer Langenberg (Rotterdam)
Vice-voorzitter	:	de heer De Bruijn (Den Haag)
Portefuillehouder Middelen Va	:	de heer Rosier (Zoetermeer)
Lid	:	mevrouw Mourik (Nissewaard)
Lid	:	de heer Van Sluis (Capelle aan den IJssel)

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit

Albrandswaard	:	mevrouw J.E. de Leeuwe
Barendrecht	:	de heer L. van Noort
Brielle	:	de heer A.A. Schoon

Capelle aan den IJssel	:	de heer D. van Sluis
Delft	:	de heer L.B. Harpe
Den Haag	:	de heer Th.J.A.M. de Bruijn (plv. voorzitter)
Hellevoetsluis	:	de heer C.J.A. van Lith
Krimpen aan den IJssel	:	de heer G. Boudesteijn
Lansingerland	:	de heer S. Fortuyn
Leidschendam-Voorburg	:	de heer F.J. Kist
Maassluis	:	de heer C. Pleijsier
Midden-Delfland	:	de heer H.H.V. Horlings
Nissewaard	:	mevrouw C. Mourik
Pijnacker-Nootdorp	:	de heer P.M. Melzer
Ridderkerk	:	de heer V.A. Smit
Rijswijk	:	de heer R. van Hemert
Rotterdam	:	de heer P.J. Langenberg (voorzitter)
Schiedam	:	de heer M.J.C. Houtkamp
Vlaardingen	:	de heer R. van Harten
Wassenaar	:	de heer L. Doorn
Westland	:	de heer A.W. Meijer
Westvoorne	:	mevrouw P. Blok – Van Werkhoven
Zoetermeer	:	de heer M.J. Rosier
Secretaris	:	de heer W.J. Benschop

Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat

Albrandswaard	:	de heer M. Goedknecht
Barendrecht	:	de heer D. Vermaat
Brielle	:	de heer A.A. Schoon
Capelle aan den IJssel	:	de heer E.M.C. Faassen
Delft	:	de heer F. Förster
Den Haag	:	mevrouw I. van Engelshoven (voorzitter)
Hellevoetsluis	:	de heer P.D. Hofman
Krimpen aan den IJssel	:	de heer C.A. Oosterwijk
Lansingerland	:	de heer A. Abee (plv. voorzitter)
Leidschendam-Voorburg	:	mevrouw S. Bruines
Maassluis	:	de heer J.M.H. Evers
Midden-Delfland	:	de heer H.H.V. Horlings
Nissewaard	:	mevrouw C. Mourik
Pijnacker-Nootdorp	:	mevrouw J. van Egmond
Ridderkerk	:	de heer H. Dokter
Rijswijk	:	de heer R. van Hemert
Rotterdam	:	de heer M.J.W. Struijvenberg
Schiedam	:	de heer A. van Steenderen
Vlaardingen	:	de heer R. de Vries
Wassenaar	:	mevrouw S. Verschoor
Westland	:	de heer T.A.M. Duijvestijn
Westvoorne	:	de heer A.L. van der Meij
Zoetermeer	:	mevrouw M.E. van Leeuwen
Secretaris	:	de heer L.P. Vokurka

Voor het algemeen bestuur en de beide bestuurscommissies geldt dat voor elk lid ook een plaatsvervangend lid is benoemd.

Bijlage 2 Toelichting op gebruikte afkortingen

AB	Algemeen Bestuur
AVM	Afhaal en Verkoopmachines
BAR	Barendrecht Albrandswaard Ridderkerk
BBV	Besluit begroting en verantwoording
BDU	Brede doeluitkering
BCEV	Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat
BCF	BTW Compensatiefonds
BCVa	Bestuurscommissie Vervoersautoriteit
BLDO	Besluit Leningvoorwaarden Decentrale Overheden
Bleizo	Bleiswijk-Zoetermeer
BO	Bestuurlijk Overleg
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BV	Bedrijfsvoering
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
DB	Dagelijks Bestuur
DOVA	Decentrale OV-autoriteiten
DRIP	Dynamisch Route-informatiepaneel
DRIS	Dynamisch reisinformatiesysteem
DVM	Dynamisch Verkeers Management
ECB	Europese Centrale Bank
EPZ	Economische Programmaraad Zuidvleugel
EV	Economisch vestigingsklimaat
FIDO	Wet financiering decentrale overheden
GO	Georganiseerd Overleg
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij
HWN	Hoofdwegennet
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IPVA	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
MaVa	Maasvlakte Vaanplein
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
NRR	Netwerk RandstadRail
NS	Nederlandse Spoorwegen
NTOV	Naar een Toekomstvast Openbaar Vervoer
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OR	Ondernemingsraad
OTB	Ontwerptracebesluit
OV	Openbaar vervoer
OWN	Onderliggendwegennet
P+R	Park en Ride
PZH	Provincie Zuid-Holland
RET	Rotterdamse Elektrische Tram
RNE	Roadmap Next Economy
RUDDO	Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden
SBA	Strategische Bereikbaarheidsagenda
SGH	Stadsgewest Haaglanden
SiSa	Single audit, Single Information
SkVV	Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer
SOS	School op Safe

SROI	Social Return on Investment
SRR	Stadsregio Rotterdam
UAB	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid
UFDO	Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden
Va	Vervoersautoriteit
VK	Verkeer
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Wgr-plus	De in procedure gebrachte aangepaste Wet gemeenschappelijke regelingen
WNT	de Wet Normering bezoldering Topfunctionarissen