



Ontwerp Begroting 2015

Stadsregio Rotterdam
Meent 106, 3011 JR Rotterdam
Postbus 21051, 3001 AB Rotterdam
Telefoon: 010-2672389
Fax: 010-2671660
E-mail: info@sr.rotterdam.nl
Website: www.stadsregio.info

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1.	De financiën	3
1.2	Leeswijzer	4
2	Samenhang begroting 2015-2018	5
2.1	Overzicht baten en lasten op totaalniveau	5
2.2	Brede Doeluitkering (BDU)	6
2.3	Investeringsreserve	9
3.	Programma's	10
3.1	Sturen op ruimtelijke samenhang	10
3.1.1.	Bovenregionale samenwerking	10
3.1.2	Gebiedsgerichte opgaven	11
3.2	Economische structuurversterking	14
3.3	Bereikbaarheid en Mobiliteit	16
3.3.1	Verkeer	17
3.3.2	Openbaar vervoer	20
3.4	Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod	23
3.5	Duurzame regio	25
3.5.1	Groen	25
3.5.2	Milieu	27
3.6	Jeugdzorg	30
4	Paragrafen	31
4.1	Bestuurlijke zaken en communicatie	31
4.2	Bedrijfsvoering	32
4.2.1	Financiën en Control	32
4.2.2	Personeel en organisatie	32
4.2.3	Informatie- en communicatietechnologie	32
4.3	Financiering	34
4.3.1	Treasuryfunctie en – beleid	34
4.3.2	Vrij besteedbare rente	35
4.3.3	Renterisicobeheer	36
4.3.4	Kredietrisico	36
4.4	Algemene dekkingsmiddelen	37
4.4.1	Algemene dekkingsmiddelen nader beschouwd	37
4.4.2	Besteding algemene dekkingsmiddelen	37
4.4.3	Incidenteel en structureel	38
4.5	Verbonden partijen	39
4.6	Weerstandsvermogen en risico's	40
4.6.1	Uitgangspunten	40
4.6.2	Risico's	40
4.6.3	Liquidatie	40
4.6.4	Opbouw MRDH/Vervoersautoriteit	41
4.6.5	Samenvatting risicoprofiel	41
4.6.6	Weerstandscapaciteit	41
4.6.7	Weerstandsvermogen	41
5	Kostenverdeelstaat 2015-2018	42
6	Staat van reserves en fondsen 2015-2018	44
	44	
6.1	Toelichting Staat reserves en fondsen 2015-2018	45
8	Vaststellingsbesluit	47
	Bijlage 1 - RIVV 2015 – 2018	48

1 Inleiding

Voor u ligt de begroting 2015 met een voorlopige doorkijk naar de jaren 2016 tot en met 2018.

Door vertraging in de definitieve behandeling door het parlement van het Wetsvoorstel afschaffing plusregio's bestaat er onzekerheid over een tijdige effectuering van deze wet.

Deze onzekerheid en de verplichting voor de stadsregio om op basis van bestaande regelgeving tijdig te voldoen aan het vaststellen van een begroting voor het eerstvolgende begrotingsjaar hebben geleid tot de hierbij aangeboden begroting 2015.

Zolang er nog geen onomkeerbaar kabinetsbesluit met bijbehorend tijdspad is vastgesteld, moet er rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat afschaffing per 1 januari 2015 niet aan de orde is. In dat geval zal de stadsregio Rotterdam nog blijven functioneren. De middelen die daartoe nodig zijn, dienen - evenals de beleidsvoornemens - in de vorm van een begroting door het algemeen bestuur te worden vastgesteld. De wet schrijft voor dat uiterlijk op 15 juli van het jaar t-1 de door het bestuur vastgestelde begroting van het jaar-t bij de provincie moet zijn aangeleverd. Het eventueel later opstellen van een begroting 2015 is om die geen optie.

De begroting vormt niet alleen het financieel kader voor de periode 2015-2018, maar schetst ook het beleidsmatige kader. Dit betekent dat de uitwerking van het in de Regionaal Strategische Agenda (RSA) opgenomen beleid voorlopig wordt voortgezet.

Op grond van de bestaande onzekerheid omtrent voortzetting van de stadsregio zijn in deze begroting geen nieuwe beleidsdoelstellingen opgenomen. De keuze is gemaakt om een beleidsarme begroting op te stellen. Wanneer aan de orde zullen beleidsaanpassingen in de eerste wijziging van de begroting 2015 worden verwerkt.

De begroting 2015 kent dezelfde opzet en programma-indeling als de begroting 2014. Dit betekent onder andere, dat de concrete beleidsvoornemens voor het komende jaar samengevat worden in het jaarwerkplan 2015. Het jaarwerkplan 2015 wordt tegelijk met de eerste wijziging van de begroting 2015 aangeboden aan het algemeen bestuur.

Het aanbieden van een gewijzigde begroting voorafgaand aan het uitvoeringsjaar is inmiddels gebruik geworden binnen de stadsregio. De vereiste vroege oplevering van de begroting in het voorjaar van 2014 maakt dat niet alle relevante ontwikkelingen die zich in 2014 voordoen, kunnen worden meegenomen. Daarom wordt aan het einde van 2014 het bestuur de eerste wijziging van de begroting 2015 aangeboden.

1.1. De financiën

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

- structurele uitgaven worden met structurele middelen gedekt,
- er worden geen verplichtingen aangegaan wanneer de bijbehorende dekking daarvoor ontbreekt,
- we geven middelen pas uit wanneer we er daadwerkelijk over kunnen beschikken,
- inkomsten worden conservatief geraamd,
- risico's worden tegen de hoogste kostenraming in de begroting verwerkt.

Het begrotingsresultaat heeft betrekking op een beperkt deel van de stadsregionale middelen, om precies te zijn op de algemene dekkingsmiddelen. Dit zijn jaarlijkse inkomsten die voor alle doeleinden mogen worden aangewend.

De algemene dekkingsmiddelen bestaan uit:

- Inwonerbijdrage gemeenten;
- de aanvullende bijdrage van Rotterdam;
- rente inkomsten

De te ontvangen algemene dekkingsmiddelen (€ 9,45 mln. volgens begroting 2015) zullen de komende jaren zeker teruglopen. Dit wordt met name veroorzaakt door een duidelijke afname in de te ontvangen rentebaten.

De algemene dekkingsmiddelen worden gebruikt voor de dekking van een drietal lasten:

1. de post onvoorzien;
2. (een deel van) de apparaatslasten;
3. uitgaven waar geen bijdrage van derden (Rijk, provincie) voor wordt ontvangen.

De algemene uitgaven (nu nog € 6,76 mln.) zullen bij een terugloop in activiteiten aangepast worden.. Het verschil tussen de algemene dekkingsmiddelen en de uitgaven, die ermee worden gefinancierd, bepalen het resultaat van de begroting.

De begroting 2015 sluit met een positief resultaat van € 2.696.232. Dit saldo wordt gedoteerd aan de reserve Weerstandsvermogen. Ook voor de jaren 2016-2018 wordt op basis van een theoretische doorkijk een positief resultaat verwacht. Onderstaand is dit weergegeven.

Jaar	Begrotingsresultaat
2015	2.696.232
2016	1.946.260
2017	920.508
2018	394.306

Het positieve begrotingsresultaat daalt in de jaren na 2015. Oorzaak hiervan is de invoering van het verplichte schatkistbankieren. In dit kader moeten vanaf 2014 overtollige kasmiddelen bij de staat worden ondergebracht tegen marginale rentebaten.

Dat de rentebaten in 2015 nog niet geheel wegvallen houdt verband met de in 2011 en 2012 aangekochte obligaties. Deze mogen worden behouden tot het moment van aflossing. Dit vindt geleidelijk vanaf 2014 tot en met 2016 plaats. Het verplicht schatkistbankieren biedt verder nog voldoende mogelijkheden om structurele rentebaten te genereren (zie ook de paragraaf Financiering).

Door de geraamde positieve begrotingsresultaten aan de reserve Weerstandsvermogen toe te voegen, heeft deze reserve in 2015 het niveau dat nodig is om de geïnventariseerde risico's financieel te kunnen dekken (zie hoofdstuk 4.6 Weerstandsvermogen). De kans dat de benoemde risico's zich daadwerkelijk gaan voordoen is zeer groot, omdat deze merendeels betrekking hebben op de opheffing van de stadsregio.

1.2 Leeswijzer

De indeling in programma's en de opbouw van de hoofdstukken in de begroting 2015 komt overeen met die van de eerste wijziging begroting 2014 en luidt als volgt. In hoofdstuk 2 wordt een algemeen financieel kader geschetst en wordt nader ingegaan op de belangrijke ontwikkelingen aan de batenkant, zijnde de BDU en de Investeringsreserve. In hoofdstuk 3 zijn de programma's beschreven en hoofdstuk 4 bevat de paragrafen. In hoofdstuk 5 wordt de kostenverdeelstaat weergegeven en laten we zien wat de consequenties zijn van de kostenverdeelstaat op de financiering. In hoofdstuk 6 wordt het verloop van de reserves en fondsen beschreven en toegelicht. In de hoofdstukken die volgen zijn de inwonerbijdragen en het vaststellingsbesluit opgenomen. Als bijlage 1 is toegevoegd het RIVV 2015-2018.

2 Samenhang begroting 2015-2018

2.1 Overzicht baten en lasten op totaalniveau

De begroting 2015 kent een omvang van € 280 miljoen. In onderstaande tabel is dit per programma weergegeven. In hoofdstuk 3 zijn de cijfers verder per programma en activiteit uitgewerkt. Daarbij wordt ook onderscheid gemaakt tussen de directe uitgaven en aan activiteiten toe te rekenen overhead (apparatuurkosten).

Aan de batenkant zijn de verschillende financieringsbronnen opgenomen. De programma's zijn allen in evenwicht. Per saldo resteert in 2015 een positief resultaat van € 2.696.232 en dit bedrag wordt toegevoegd aan de reserve Weerstandsvermogen.

Samenvatting programmabegroting 2015-2018	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten				
- Sturen op ruimtelijke samenhang	1.544.122	1.576.642	1.578.652	1.580.541
- Economische structuurversterking	4.340.508	4.343.115	4.345.773	4.348.272
- Bereikbaarheid en mobiliteit	262.482.226	270.162.623	412.407.620	262.926.408
- Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod	5.965.776	5.987.545	1.401.983	1.404.008
- Duurzame regio	5.690.161	5.642.238	5.644.568	5.646.757
- Jeugdzorg	428.075	-	-	-
- Algemene lasten	36.000	36.000	36.000	36.000
Totaal uitgaven	280.486.869	287.748.162	425.414.595	275.941.985
Baten				
- Rijksbijdragen	256.417.421	261.544.789	261.804.951	268.439.469
- Bijdragen provincie Zuid-Holland	15.000	15.000	15.000	15.000
- Bijdragen regiogemeenten (inclusief omslagbijdragen)	7.278.705	6.850.630	6.850.630	6.850.630
- Onttrekkingen aan fondsen	8.285.741	10.852.183	149.936.573	5.804.315-
- Rente	3.303.338	2.548.925	1.512.495	620.053
Totaal inkomsten	275.300.206	281.811.527	420.119.649	270.120.837
Saldo vóór bestemming	5.186.663-	5.936.635-	5.294.946-	5.821.148-
Dotaties aan reserves	2.696.232	1.946.260	920.507	394.306
Onttrekkingen aan reserves	7.882.894	7.882.894	6.215.453	6.215.453
Saldo na bestemming	0	0	0	0

Conform de wettelijke voorschriften hanteert de stadsregio het baten en lasten stelsel. Dit betekent dat baten en lasten genomen moeten worden in het jaar waarop ze drukken, ongeacht of ze dat jaar ook daadwerkelijk ontvangen en/of betaald worden.

De begroting van de stadsregio is robuust. Alle bekende en te kwantificeren risico's zijn gedekt en structurele uitgaven worden gedekt met structurele middelen. Dreigen er in het uitvoeringsjaar overschrijdingen, dan dienen deze primair binnen het betreffende programma te worden opgelost. Uitgaven waar geen financiële dekking tegenover staat worden niet gedaan. Financiële risico's, die nog niet zijn te kwantificeren dan wel waarvan onduidelijk is of deze zich gaan voordoen, zijn benoemd en financieel afgedekt in de paragraaf Weerstandsvermogen.

Het begrotingstotaal loopt de komende jaren op van € 280,5 miljoen in 2015 naar € 425,4 miljoen in 2017, waarna het weer terugloopt naar € 275,9 miljoen. Grootste oorzaak hiervan is de BDU: In 2017 worden veel uitgaven gedaan vanuit de BDU ten behoeve van de Hoekselijjn.

2.2 Brede Doeluitkering (BDU)

De BDU is een gesloten fonds en de raming de inkomsten en uitgaven vindt tien jaren vooruit plaats (nu periode 2014 – 2023). Onze voorgenomen uitgaven voor de komende tien jaren moeten passen binnen het totaal van de bestaande middelen in de fondsen en verwachte inkomsten.

ONTWIKKELINGEN IN DE BDU

TERUGBLIK:

Inpassing Hoekse Lijn tot met zomer 2013

In het najaar van 2012 is er een actualisatie gemaakt van het meerjarenbeeld van de BDU. In deze actualisatie was de inpassing van de realisatie van de Hoekse Lijn de voornaamste opgave. Er waren echter toen nog veel onzekerheden waardoor het onzeker was of de Hoekse Lijn financieel wel kon worden ingepast in een sluitende meerjarenraming. Daarom heeft het dagelijks bestuur besloten het projectbesluit Hoekse Lijn uit te stellen tot de zomer 2013.

De tussenliggende tijd is gebruikt om:

- duidelijkheid te krijgen over de gevolgen van het regeerakkoord;
- een vijftal maatregelen waarover op 7 november 2012 werd besloten nader uit te werken;
- duidelijkheid te verkregen over de omvang van de investering van de Hoekse Lijn, en de risico's;
- duidelijkheid te verkrijgen over exploitatie effecten van de Hoekse Lijn.
- de lange termijn risico's van het vervangingsonderhoud en de indexatieproblematiek inzichtelijk te maken in het meerjarenbeeld.

Om vervolgens tot een sluitende meerjarenraming te kunnen komen zijn er keuzes gemaakt. Zo moet het businessplan van de RET via een ingroei, op termijn leiden tot een structureel lagere subsidie. Naast het RET business plan worden nog diverse aanvullende maatregelen doorgevoerd. Het gaat daarbij om aanpassingen in het busnet en het tramnet, een aanpassing van de OV-tarieven, bezuinigingen op regulier onderhoud en sociale veiligheid. Daarnaast zal de stadregio haar indexatierisico ná 2016 elimineren door vervoerders in nieuwe concessies te compenseren conform de BDU-index in plaats van de OV-index (samen de trap op, samen de trap af). De aanvullende maatregelen worden in 2014 nader uitgewerkt en daarna voorgelegd aan het dagelijks bestuur. Deze maatregelen, die de stadsregio als opdrachtgever met de RET zal verkennen, moeten leiden tot een nog lagere exploitatiebijdrage, en daarmee tot een verhoogde financiële houdbaarheid van het OV-systeem voor de lange termijn. Dit is een opgave van het DB aan de portefeuillehouder ten einde de kwaliteit van het OV en de investeringen o.a. op onderhoud ook voor de lange termijn zeker te kunnen stellen.

VOORUITBLIK:

Vorbereiding en implementatie businessplan RET en aanvullende maatregelen.

De komende periode staat in het teken van de voorbereiding en implementatie van het businessplan RET en de aanvullende maatregelen. Wanneer onderdelen van het businessplan RET niet kunnen worden gerealiseerd zal dit niet leiden tot een aanpassing van de bezuiniging en dus niet leiden tot een bijstelling (=verhoging) van de subsidie. Het voorzieningenniveau mag niet worden verminderd. Ook de besparing via de aanvullende maatregelen is taakstellend. Voor zover een maatregel in de uitwerking onvoldoende oplevert, moet dit worden gecompenseerd door de andere maatregelen.

Realisatie fase Hoekse Lijn.

In de zomer 2014 besluit het dagelijks bestuur of de Hoekse Lijn verder in de realisatie wordt gebracht. Dan is namelijk het zogenaamde definitief ontwerp gereed. We hebben dan ook een nauwkeurige raming de verwachte kosten.

Rijksbegroting 2014.

Het kabinet heeft aangegeven dat de ministeries voor 2014 geen loon- en prijspeil compensatie zullen ontvangen. Naar verwachting zal dat betekenen dat ook de BDU dus geen indexatie zal ontvangen. In het najaar van 2014 wordt dit duidelijk.

Financiële consequenties.

Het meerjarenbeeld ziet er nu als volgt uit:

In € mln

meerjarenbeeld	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
inkomsten	315	257	262	262	269	269	269	267	268	268
uitgaven	431	262	270	412	263	246	245	223	227	231
verschil	-116	-5	-8	-150	6	23	24	44	40	36

fonds standen ultimo	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
restant middelen	180	174	166	17	22	45	69	113	154	190

Er is sprake van een sluitend meerjarenbeeld op lange termijn. Tot en met 2017 neemt het fonds jaarlijks af als gevolg van de aanleg Hoekse Lijn. Daarna nemen de fondsmiddelen weer jaarlijks toe. Deze middelen zijn nodig voor toekomstig nieuw beleid. In dit meerjarenbeeld zijn de belangrijkste beïnvloedbare en reële risico's verwerkt. Er zijn echter ook nog kansen en bedreigingen waar nu geen rekening mee kan worden gehouden. Deze zijn:

Bedreigingen:

- De studenten OV-kaart wordt afgeschaft en er komt een ander kortingsproduct voor in de plaats. Ter indicatie: de inkomsten uit de studenten OV-kaart bedragen voor de RET circa € 28 miljoen per jaar.
- Een nieuwe bezuinigingsronde op de Rijks BDU-middelen.
- Een stijging van de marktrente waardoor de financieringskosten van het materieel (de tram's en metro's) en de infrastructuur (vervangingsonderhoud) stijgen.

Kansen:

- Lobby bij Rijk voor structurele middelen vervangingsonderhoud. De stadsregio heeft voor de netwerkuitbreidingen Beneluxlijn, Nesselanelijn en Randstadrail nooit additionele middelen in de BDU-uitkering ontvangen voor vervangingsonderhoud van de infrastructuur.
- We houden bij de Hoekse Lijn nog geen rekening met de Rijksbijdragen die Prorail nu krijgt voor het onderhouden van het spoor. Wanneer de stadsregio dit spoor overneemt van Prorail zouden de Rijksmiddelen voor onderhoud naar de stadsregio moeten gaan.

Zodra er een concretere financiële vertaling van deze kansen en bedreigingen kan worden gemaakt, wordt deze meegenomen in een actualisatie van het meerjarenbeeld.

UITGANGSPUNTEN MEERJARENBEELD

Deze begroting is tot stand gekomen op basis van de volgende uitgangspunten:

1. Het meerjarenbeeld van de BDU komt tot stand door voor de periode tot en met 2023 een inschatting te maken van:
 - de te ontvangen rijksbijdragen aan BDU, gebaseerd op de nu bekende informatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu;
 - de voor dit
 - beleidsterrein beschikbare (en nog niet verplichte) middelen in de fondsen;
 - de uitgaven voor openbaar vervoer. Uitgangspunten daarbij zijn de bestaande contracten en bestaande beleidswensen;
 - de uitgaven voor infrastructurele projecten. Uitgangspunten daarbij zijn de beoogde investeringen uit het Regionaal Investeringsplan Verkeer en Vervoer (RIVV).

2. Ten aanzien van de investeringen Verkeer en Vervoer (RIVV) zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- de te verwachten uitgaven voor verkeer en vervoerprojecten zijn gebaseerd op gesprekken met de wegbeheerders aansluitend op de prioriteiten in de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer 2011-2015;
 - de begroting 2015 vormt het budgettaire kader voor het RIVV 2015-2018. In de bijlage zijn zowel het programma kleine projecten als het programma grote projecten uit het RIVV op hoofdlijnen opgenomen. Een gedetailleerd RIVV wordt toegevoegd bij de eerste begrotingswijziging 2015;
 - voor het programma Kleine projecten is van 2015 tot en met 2019 maximaal € 20 miljoen per jaar beschikbaar voor kleine projecten in de categorieën: DVM, fiets, goederenvervoer, mobiliteitsmanagement, P+R, verkeersveiligheid, wegennetwerk en openbaar vervoer.

2.3 Investeringsreserve

Het dagelijks bestuur heeft op 11 december 2013 de laatste subsidies op grond van de subsidieverordening Investeringsreserve verleend. Vanaf 2014 worden er geen nieuwe subsidieplafonds Investeringsreserve meer ingesteld.

Per 31 december 2013 dient nog een bedrag van € € 36.079.587 te worden afgerekend van de tot en met 11 december 2013 verleende subsidies. De verdeling over de verschillende beleidsterreinen van deze restantverplichting is als volgt:

- | | |
|---|--------------|
| • Economische herstructurering van bedrijventerreinen | € 14.352.556 |
| • Regionaal groenblauw | € 16.724.708 |
| • Revitalisering stedelijk gebied en ontwikkeling van woonmilieus | € 5.002.323 |

In de begroting 2015 is in de exploitatie van de bijbehorende programma's het geschatte bedrag opgenomen wat aan voorschotten en afrekeningen zal worden besteed. Voor de beleidsterreinen Economische herstructurering van bedrijventerreinen en Regionaal groenblauw is ingeschat dat de restantverplichting van 2014 tot en met 2018 zal worden besteed. Voor het beleidsterrein Revitalisering stedelijk gebied en ontwikkeling van woonmilieus is ingeschat dat de restantverplichting per 31 december 2013 van 2014 t/m 2016 zal worden besteed. De looptijd van deze subsidieverleningen is over het algemeen korter.

In de begroting 2015 zijn daarom in de bijbehorende programma's de volgende bedragen opgenomen als bestedingen 2015 ten laste van de investeringsreserve:

- | | |
|--|-------------|
| • Economische herstructurering van bedrijventerreinen (programma Economische structuurversterking) | € 2.870.511 |
| • Regionaal groenblauw (programma Duurzame regio) | € 3.344.942 |
| • Revitalisering stedelijk gebied en ontwikkeling van woonmilieus (programma Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod) | € 1.667.441 |

Naast deze beschikbare bedragen vanuit de Investeringsreserve zijn er voor het beleidsterrein Revitalisering stedelijk gebied en ontwikkeling van woonmilieus – tevens provinciale ISV3 middelen (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing) beschikbaar. Ook van deze middelen wordt ingeschat dat de hieraan gekoppelde restantverplichting per 31 december 2013 van 2014 t/m 2016 zal worden besteed. Hiervoor is voor 2015 binnen het programma Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod een bedrag van € 2.920.275 opgenomen.

Omslagbaten

Het algemeen bestuur heeft op 12 februari 2014 het Liquidatieplan vastgesteld. In dat plan wordt voorgesteld met ingang van productiejaar 2013 geen omslagbijdragen meer te heffen bij de deelnemende gemeenten. Dat betekent dat er in de begroting 2015 en de meerjarenraming 2016-2018 geen omslagbaten zijn opgenomen.

3. Programma's

3.1 Sturen op ruimtelijke samenhang

Programma 1: Sturen op ruimtelijke samenhang	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten:				
structureel	1.544.122	1.576.642	1.578.652	1.580.541
incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	1.544.122	1.576.642	1.578.652	1.580.541
Baten:				
structureel	1.544.122	1.576.642	1.578.652	1.580.541
incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	1.544.122	1.576.642	1.578.652	1.580.541
Resultaat vóór bestemming	0	0	0	0
Geraamde toevoegingen aan reserves:				
structureel	0	0	0	0
incidenteel	0	0	0	0
Geraamde onttrekkingen aan reserves:				
structureel	0	0	0	0
incidenteel	0	0	0	0
Resultaat na bestemming	0	0	0	0

3.1.1. Bovenregionale samenwerking

De Rotterdamse regio kent een strategisch goede ligging op het trefpunt van de Randstad en Rijn-Schelde delta. Deze ligging brengt bijzondere kansen met zich mee. Om deze kansen optimaal te benutten en er maximale economische kracht uit te putten is bovenregionale samenwerking noodzakelijk.

Twee bovenregionale en onderling overlappende netwerken zijn vooral relevant voor de regio Rotterdam:

- 1) *Metropoolregio Rotterdam - Den Haag;*
- 2) *Maritieme topregio Rotterdam/ Drechtsteden/West-Brabant.*

Wat willen we bereiken in 2015?

Metropoolregio Rotterdam-Den Haag

1. De agenda op het gebied van economie en verkeer en vervoer is in uitvoering, mede in het licht van de vorming van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.
2. Er is een realistisch haalbaar uitvoeringsprogramma voor Hof van Delfland waaraan de betrokken partijen gezamenlijk uitvoering geven. Zie hiervoor programma Duurzame regio, activiteit Groen.

Maritieme topregio Rotterdam/Drechtsteden/West-Brabant

3. De opgaven uit het Deltriprogramma zijn helder, geprioriteerd en geagendeerd in de Adaptieve Agenda Zuidelijk Nederland.
4. Er is een realistisch haalbaar uitvoeringsprogramma voor Deltapoort waaraan door betrokken partijen gezamenlijk uitvoering wordt gegeven, zie hiervoor programma Duurzame regio, activiteit Groen.
5. Er is een gedragen beeld van de ontwikkelingsrichting van het deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden, waarin de ruimtelijke kansen een duidelijke plaats hebben gekregen en innovatieve oplossingen zijn ontwikkeld met kansen voor economische spin-off.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

Agenda voor de Metropoolregio:

- Bijdragen aan de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag om tot een uitvoeringsagenda op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, economie en verkeer en vervoer te komen, inclusief een heldere rolverdeling.
- Uitvoerings- en samenwerkingsafspraken maken met rijk en met Zuidvleugel-partners.
- Activiteiten voor Hof van Delfland staan opgenomen in het programma Duurzame regio, activiteit Groen.

Agenda voor de Maritieme topregio:

- Prioritering van opgaven uit het Deltri-programma en agendering daarvan in de Adaptieve Agenda Zuidelijk Nederland.
- Activiteiten voor Deltapoort staan opgenomen in het programma Duurzame regio, activiteit Groen.
- Bijdragen aan het uitwerken van acties uit het Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden op basis van de Deltabeslissing 2014.

Wat kost het?

Activiteit: Bovenregionale samenwerking	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- Metropoolregio/ Zuidvleugel	115.000	115.000	115.000	115.000
- Maritieme topregio	35.000	35.000	35.000	35.000
- Apparaatslasten	184.458	184.570	184.995	185.394
Totaal lasten structureel	334.458	334.570	334.995	335.394
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	334.458	334.570	334.995	335.394
Baten - structureel				
- Algemene dekkingsmiddelen	334.458	334.570	334.995	335.394
Totaal baten structureel	334.458	334.570	334.995	335.394
Baten - incidenteel				
Totaal baten incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	334.458	334.570	334.995	335.394
Saldo vóór bestemming	0	0	0	0
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel				
Saldo na bestemming	0	0	0	0

3.1.2 Gebiedsgerichte opgaven

Een samenhangende uitvoering en goede afstemming tussen de diverse sectorale regionale opgaven en tussen lokale en regionale opgaven is cruciaal. De stadsregio bevordert dit door o.a. advisering en overleg met gemeenten over ruimtelijke plannen en door speciale aandacht te geven aan de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en (met name OV-) infrastructuur. Bij Noordas en Rivierzones is het regionale belang en de samenhang zo groot dat een integrale benadering nodig is. Hier vervult de stadsregio een coördinerende rol.

Noordas

De Noordas heeft binnen de regio een uiterst strategische ligging. Het gebied is de binnenflank van de Randstad, ligt nabij stedelijke centra en geeft onderdak aan de regionale luchthaven Rotterdam-The Hague Airport. Het ligt nabij twee regioparken, Rottemeren en Hof van Delfland. Deze strategische ligging schept kansen op nieuwe woon- en werkmilieus. De Noordas draagt daarmee bij aan de ambities om een gevarieerder aanbod aan woonmilieus te creëren en daarmee meer bewoners aan de regio te binden, alsmede om kennisintensieve bedrijvigheid ruimte voor ontwikkeling te geven. Verder gaat speciale aandacht uit naar een goede inpassing van de rijksweg A13/A16.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. Voor de A13/A16-verbinding is eind 2015 een definitief Tracébesluit gereed en is een bestuursovereenkomst gesloten, incl. afspraken over een goede inpassing.
2. Er is een gemeenschappelijk gedragen uitvoeringsplan voor de Common Green en de gehele Noordas als samenhangend parkstelsel.
3. De ontbrekende schakels in recreatieve verbindingen zijn gerealiseerd.
4. De gebiedsgerichte opgave Noordas is afgerond en overgedragen aan samenwerkende gemeenten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

1. Meewerken aan het tracébesluit voor de A13/16, met speciale aandacht voor de inpassing.
2. Het vastgestelde uitvoeringsprogramma voor de Common Green wordt uitgevoerd overeenkomstig de prioritering en de georganiseerde financiering van het programma.
3. De recreatieve verbindingen die gepland staan voor start uitvoering in 2015 worden uitgevoerd. De andere recreatieve verbindingen worden gereed gemaakt voor uitvoering in volgende jaren zodat in 2016 al recreatieve verbindingen zijn gerealiseerd. Voor de fietsbrug/tunnel bij N209 ter hoogte van het Triangelpark wordt ingezet op co-financiering via het Uitvoeringsprogramma Fiets van de provincie. .
4. Via een participatietraject betekenis en bekendheid geven aan het samenhangend parkstelsel.
5. De gebiedsgerichte opgave Noordas afronden en overdragen.

Rivierzones

De rivieren vormen een unieke kwaliteit en belangrijke identiteitsdrager van de regio Rotterdam. Ze hebben een sleutelrol in een aantal regionale ambities: het creëren van onderscheidende woon- en werkmilieus, het op duurzame wijze verbinden van de mainport economie met de stedelijke economie en het versterken van de relatie tussen het landschap en de stad.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. Wij ontwikkelen een uitvoeringskader waarbinnen gemeenten hun projecten kunnen uitvoeren. Hieraan willen wij een uitvoeringsagenda koppelen met een beperkt aantal actiepunten, geconcentreerd op enkele kansrijke ontwikkellocaties.
2. In 2015 worden de 'rivierbrede' onderwerpen actief opgepakt. Voor een – nader te bepalen - aantal deelgebieden is de uitvoeringsagenda in uitvoering.
3. Voor het totale 'rivierennetwerk' biedt de stadsregio een kennisplatform waar gemeenten kunnen leren van elkaars ervaringen. Het gaat dan om zaken als kwaliteitsbevordering, gezamenlijke communicatie/marketing, het oplossen van gemeenschappelijke knelpunten (zoals milieu en buitendijks bouwen) en de afstemming met het Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

Eind 2014 is een nieuwe uitvoeringsagenda De Rivier opgesteld voor 2015. In deze uitvoeringsagenda werken de gemeenten aan de Nieuwe en Oude Maas, Nieuwe Waterweg en Hollandse IJssel samen met het Havenbedrijf Rotterdam en de stadsregio aan het verbeteren van uniek wonen, werken en recreëren langs de rivier. Bij de uitvoering van de uitvoeringsagenda worden ook maatschappelijke partners en marktpartijen betrokken.

1. Vanuit de herijking De Rivier in 2014 zijn nieuwe strategieën benoemd en verwerkt in een uitvoeringsagenda. Waar nodig neemt de stadsregio regie in de uitvoering van projecten die samenhangen met deze strategieën.
2. Elke 10 weken organiseert de stadsregio, samen met een van de deelnemende partners van Rivierzones een bijeenkomst van de Community of Practice.
3. Er worden enkele opties voor overdrachts-scenario's Rivierzones ontwikkeld. Dit resulteert in een overdrachtsdocument, dat door de deelnemers bestuurlijk vastgesteld wordt.

Wat kost het?

Activiteit: Gebiedsgerichte opgaven	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- Algemeen	30.000	30.000	30.000	30.000
- Noordas	240.000	240.000	240.000	240.000
- Rivierzones	180.000	180.000	180.000	180.000
- Stedenbaan - zuldvleugelnet	85.000	85.000	85.000	85.000
- Apparaatslasten	674.664	707.072	708.657	710.146
Totaal lasten structureel	1.209.664	1.242.072	1.243.657	1.245.146
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	1.209.664	1.242.072	1.243.657	1.245.146
Baten - structureel				
- Algemene dekkingsmiddelen	1.209.664	1.242.072	1.243.657	1.245.146
Totaal baten structureel	1.209.664	1.242.072	1.243.657	1.245.146
Baten - incidenteel				
Totaal baten incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	1.209.664	1.242.072	1.243.657	1.245.146
Saldo vóór bestemming	0	0	0	0
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel				
Saldo na bestemming	0	0	0	0

3.2 Economische structuurversterking

Programma 2: Economische structuurverbetering	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten:				
structureel	1.469.997	1.472.603	1.475.262	1.477.760
incidenteel	2.870.511	2.870.511	2.870.511	2.870.511
Totaal lasten	4.340.508	4.343.115	4.345.773	4.348.272
Baten:				
structureel	1.469.997	1.472.603	1.475.262	1.477.760
incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	1.469.997	1.472.603	1.475.262	1.477.760
Resultaat vóór bestemming	-2.870.511	-2.870.511	-2.870.511	-2.870.511
Geraamde toevoegingen aan reserves:				
structureel				
incidenteel				
Geraamde onttrekkingen aan reserves:				
structureel				
incidenteel	2.870.511	2.870.511	2.870.511	2.870.511

Het organiseren van netwerken tussen sectoren en tussen bedrijven, wetenschap en overheid is cruciaal voor de concurrentiepositie van de regio, naast een goede bereikbaarheid en een goede ruimtelijke kwaliteit met aantrekkelijke woonmilieus en werklocaties. De inzet van de stadsregio moet dan ook op deze inzichten geënt zijn, zowel op regioniveau als op de schaal van de Zuidvleugel.

Hiervoor is het Uitvoeringsprogramma Economie Stadsregio Rotterdam opgesteld. Elementen hiervan zijn een keuze voor economische speerpunt-clusters, verbeteren van het ondernemersklimaat, en afstemming/profilering van werklocaties. Daarnaast is daadwerkelijke programmatische afstemming op het gebied van kantoren en bedrijventerreinen, mede in het licht van opgaven zoals mobiliteit en duurzaamheid, belangrijk.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. Het verbeteren van het ondernemersklimaat door kwaliteitsverbetering en betere afstemming van de regionale dienstverlening aan ondernemers.
2. Een niet-vrijblijvende afstemming over de kantorenprogramma's en de benutting en ontwikkeling van regionale knooppunten. Doel hiervan is de leegstand te verminderen en een marktconforme kantorenvoorraad te realiseren door onder meer te bevorderen dat incurante kantoorpanden uit de markt genomen worden en nieuw aanbod gedoseerd op de markt gebracht wordt.
3. De herstructurering van de bedrijventerreinen uit het convenant 'Naar regionale uitvoeringskracht' wordt gecontinueerd.
4. Afstemming van (grootschalige) detailhandel en faciliteren transformatieprocessen in gemeenten.
5. De activiteiten binnen het programma Economie zijn overgedragen aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, (samenwerkende) gemeenten of beëindigd.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

1. Het netwerk versterken van gemeentelijke ondernemersloketten, bedrijfscontactfuncties en de Kamer van Koophandel middels netwerkbijeenkomsten en informatievoorziening op de website.
2. Met Rotterdam, Capelle a/d IJssel, Schiedam, en Vlaardingen afspraken maken over afstemming kantorenprogramma's, de benutting en ontwikkeling van regionale knooppunten, monitoren regionaal kantooraanbod en aanpak leegstand.
3. Uitvoeren van het meerjarenprogramma van het Regionaal Herstructurerings- en Ontwikkelingsbureau (RHOB), waarbij mede uitvoering wordt gegeven aan de ambities van duurzaamheid.

4. Uitvoeren beleid detailhandel op basis van de in 2012 vastgestelde Nota Detailhandel en de daar aan gekoppelde actieve aanpak.
5. De activiteiten binnen het programma Economie afronden en/of overdragen aan Metropool-regio en/of (samenwerkende) gemeenten.

Wat kost het?

Activiteit: Economische structuurversterking	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- Economische agenda algemeen	10.000	10.000	10.000	10.000
- Kwaliteitsverbetering dienstverlening	10.000	10.000	10.000	10.000
- Kantoren en knooppunten	80.000	80.000	80.000	80.000
- Bedrijventerreinen	100.000	100.000	100.000	100.000
- Detailhandel	130.000	130.000	130.000	130.000
- Monitor	20.000	20.000	20.000	20.000
- Apparaatslasten	1.119.997	1.122.603	1.125.262	1.127.760
Totaal lasten - structureel	1.469.997	1.472.603	1.475.262	1.477.760
Lasten - incidenteel:				
- Kantoren en knooppunten	0	0	0	0
- Bedrijventerreinen	2.870.511	2.870.511	2.870.511	2.870.511
Totaal lasten - incidenteel	2.870.511	2.870.511	2.870.511	2.870.511
Totaal lasten	4.340.508	4.343.115	4.345.773	4.348.272
Baten - structureel				
- Algemene dekkingsmiddelen	1.454.997	1.457.603	1.460.262	1.462.760
- Bijdrage provincie Zuid-Holland	15.000	15.000	15.000	15.000
Totaal baten - structureel	1.469.997	1.472.603	1.475.262	1.477.760
Baten - incidenteel				
Totaal baten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	1.469.997	1.472.603	1.475.262	1.477.760
Saldo vóór bestemming	-2.870.511	-2.870.511	-2.870.511	-2.870.511
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel: Investeringsreserve	2.870.511	2.870.511	2.870.511	2.870.511
Saldo na bestemming	0	0	0	0

3.3 Bereikbaarheid en Mobiliteit

Programma 3: Bereikbaarheid en Mobiliteit	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten:				
structureel	262.482.226	270.162.623	412.407.620	262.926.408
incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	262.482.226	270.162.623	412.407.620	262.926.408
Baten:				
structureel	262.482.226	270.162.623	412.407.620	262.926.408
incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	262.482.226	270.162.623	412.407.620	262.926.408
Resultaat vóór bestemming	0	0	0	0
<u>Geraamde toevoegingen aan reserves:</u>				
structureel				
incidenteel				
<u>Geraamde onttrekkingen aan reserves:</u>				
structureel				
incidenteel				
Resultaat na bestemming	0	0	0	0

Het verkeer- en vervoerbeleid van de stadsregio is vastgelegd in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Het belangrijkste doel van dit beleid is het garanderen van de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Een goede bereikbaarheid is immers een voorwaarde voor een voorspoedige ruimtelijke en economische ontwikkeling.

De infrastructuur in de stadsregio is in de afgelopen decennia onvoldoende meegegroeid met de ruimtelijke en economische ontwikkeling. Dat is op dit moment vooral te merken aan de overbelasting van de Ruit. Op termijn kunnen ook capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer ontstaan. Ook de eenzijdige ontsluiting van het haven- en industrieel complex vormt een probleem.

De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. Als gevolg van de crisis zal dit echter minder snel gaan. In combinatie met de ambitie om kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus te creëren, vraagt dat om de inzet op een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem.

Een dergelijk mobiliteitssysteem kent twee pijlers:

1. een robuust en veilig verkeersnetwerk met een betere benutting;
2. een hoogwaardig openbaar vervoer en verdere stedelijke ontwikkeling zoveel mogelijk rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

In 2015 zal de samenwerking tussen de stadsregio met het stadsgewest Haaglanden, de steden Rotterdam en Den Haag en in beginsel de provincie Zuid Holland geïntensiveerd zijn en is de Vervoersautoriteit een feit. De strategische bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit MRDH bepaalt de koers van de nieuwe organisatie op het gebied van verkeer en vervoer.

Overzicht Baten

Programma: Bereikbaarheid en Mobiliteit	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Baten - structureel				
Rijksbijdrage BDU	256.417.421	261.544.789	261.804.951	268.439.469
Rente BDU	699.338	685.925	666.095	291.253
Fondsen BDU (nog te verplichten)	5.365.466	7.931.908	149.936.573	5.804.315-
Rente BOR	-	-	-	-
Fonds BOR nog te verplichten	-	-	-	-
Totaal baten - structureel	262.482.225	270.162.622	412.407.619	262.926.407
Baten - incidenteel				
Totaal baten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	262.482.225	270.162.622	412.407.619	262.926.407
Saldo vóór bestemming	262.482.225	270.162.622	412.407.619	262.926.407
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel				
Saldo na bestemming	262.482.225	270.162.622	412.407.619	262.926.407

Korte toelichting.

Jaarlijks worden er ramingen gemaakt van:

- de verwachte inkomsten (Rijksbijdrage BDU en rente op de nog niet uitgegeven BDU middelen);
- de verwachte uitgaven (te verstrekken subsidies).

Als de inkomsten in een jaar hoger zijn dan de aangegane verplichtingen wordt het verschil gestort in het BDU-fonds ("sparen"). Als de inkomsten lager zijn, wordt het verschil onttrokken aan het BDU fonds ("ontsparen").

Het fonds wordt dus gebruikt om de inkomsten en toekomstige verplichtingen in de tijd gezien te egaliseren. Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat het fonds nooit een tekort mag hebben.

3.3.1 Verkeer

Een duurzaam en verkeersveilig mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit maakt het voor de reiziger mogelijk om zich op een comfortabele en betrouwbare manier van deur tot deur te verplaatsen. Op de drukste verbindingen moet de reiziger de keuze hebben tussen verschillende vervoerswijzen of alternatieve routes. Een goede samenhang tussen de netwerken voor personenvervoer (fiets, auto, openbaar vervoer) wordt steeds belangrijker. Dat maakt het totale mobiliteitssysteem robuuster. Hierbij is het stimuleren van de groeiende trend in het fietsgebruik en gebruik van P+R voorzieningen van groot belang, waarbij ook de belevingswaarde een belangrijke factor is. Daarnaast is verkeersveiligheid zowel bij nieuwe als bij bestaande wegen een belangrijk aandachtspunt.

Het wegennet in de regio mist een aantal cruciale schakels: onder meer de A13/A16-verbinding en een meer westelijke oeververbinding. Met deze verbindingen ontstaat tevens paralleliteit in het wegennet. Dat biedt alternatieven in geval van incidenten en draagt daarmee bij aan een robuust en betrouwbaar systeem. Deze nieuwe schakels worden goed in hun omgeving ingepast.

Benuttingsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting is mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) of door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement). In het najaar van 2011 is het regionale programma Beter Benutten vastgesteld in het BO MIRT. De uitvoering van dit programma is gestart in 2012. De minister heeft besloten een vervolg aan Beter Benutten te geven, waarover in 2014 afspraken met de

regio worden gemaakt. In het stedelijk gebied blijft de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het vrachtverkeer gewaarborgd.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. Het rijkswegproject A4 Delft-Schiedam en de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein zijn gerealiseerd.
2. Voor de A13/A16-verbinding en de Blankenburgverbinding is eind 2015 een definitief Tracébesluit gereed en is een bestuursovereenkomst gesloten.
3. 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, alsook over maatregelen bij het knooppunt Vijfsluizen.
4. Met de uitvoering van het Vraagbeïnvloedingsprogramma zijn 16.000 spitsmijdingen gerealiseerd op de geselecteerde Beter Benutten-knelpunten.
5. 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.
6. 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.
7. Fietsparkeerplaatsen en OV-fietsen bij haltes en stations zijn afgestemd op de behoefte. Het Verwijzingsplan P+R is gerealiseerd. Doelgroepensystemen zijn gerealiseerd op (volle) P+R-locaties. Uitvoering van P+R-Schieveste.
8. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het stedelijk gebied voor vrachtverkeer blijft gewaarborgd.
9. Op stadsregionaal niveau is in 2015 het aantal verkeersdoden gedaald naar maximaal 28 en het aantal ziekenhuisgewonden naar maximaal 325.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

Beleid en programmering.

1. Meewerken aan de uitwerking van de in 2013 vastgestelde Strategische Bereikbaarheids-agenda van de Vervoersautoriteit i.o. in samenwerking met de 24 gemeenten.

Wegennet

1. Bijdragen aan de totstandkoming van de tracébesluiten voor de aanleg van de Blankenburg-verbinding en de A13/A16, alsmede het opstellen van bestuursovereenkomsten.
2. Bijdragen aan de uitwerking van oplossingsrichtingen voor knooppunt Vijfsluizen.
3. Bijdragen aan de uitvoering van de monitoringsafspraken N471 om de termijn voor verbreding te bepalen.
4. Laten uitvoeren van het programma Beter Benutten vervolg.

Dynamisch Verkeersmanagement

1. In 2015 levert de stadsregio een programmamanager Dynamisch Verkeersmanagement Zuidvleugel voor het samenwerkingsverband BEREIK!.
2. BEREIK! heeft regionale afstemming over verstoringen op het wegennet in de Zuidvleugel georganiseerd. In 2015 is de afstemming kwalitatief verbeterd op Zuidvleugelniveau in een doorkijk over meerdere jaren.
3. In 2015 levert de stadsregio een bijdrage in - de totstandkoming van - het uitrollen van ITS-maatregelen volgend uit het programma Beter Benutten (vervolg) en maatregelen volgend uit het rijksprogramma Beter Geïnformeerd op Weg.
4. De regelscenario's voor de A15 en de Ruit Rotterdam zijn volledig operationeel voor de Algeracorridor. Voorde overige wegen van het Tactisch Kader zijn regelscenario's opgesteld in overeenstemming met wegbeheerders. Daarnaast zijn extra scenario's opgesteld ten behoeve van calamiteiten en evenementen.
5. De stadsregio levert 0,5 FTE aan het op 1 januari 2011 opgerichte Regionaal Verkeerskundig Team.
6. De koppelingen tussen de verkeerslichten uit het tactisch kader en de verkeerscentrale van Rotterdam is een feit. De ondersteunende maatregelen zoals camera's zijn in bedrijf.

7. Samen met de partners in de Zuidvleugel verder vormgeven aan de organisatie van Regionaal (Operationeel) Verkeersmanagement vanaf 2015.

Mobiliteitsmanagement

1. Ondersteuning van de Verkeersonderneming bij het uitvoeren van het vraagbeïnvloedingsprogramma binnen Beter Benutten en Beter Benutten vervolg.

Fiets

1. Inventariseren van OV-locaties waar een tekort aan fietsparkeerplaatsen is om vervolgens met wegbeheerders afspraken te maken inzake realisatie en subsidies.
2. Na uitvoering van (communicatie)maatregelen voor het fietsgebruik van de snelfietsroute Rotterdam-Dordrecht een 1-meting naar het fietsgebruik uit te voeren teneinde de ontwikkeling van het gebruik te kunnen monitoren.

P+R

1. Wegbeheerders faciliteren/adviseren over de realisatie van een doelgroepensysteem en vertrekken van subsidies hiervoor.
2. Uitvoeren van onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden van (bijna) volledig bezette P+R locaties en het maken van afspraken met wegbeheerders over de daadwerkelijke uitbreiding.
3. De laatste clusterborden van het bewegwijzeringsproject P+R worden op het rijkswegennet en het regionaal wegennet worden gerealiseerd.
4. P+R Schieveste is in aanbouw.

Goederenvervoer

1. In samenwerking met de Verkeersonderneming en brancheorganisaties coördineren van de uitvoering van het maatregelenpakket Logistieke efficiency.

Verkeersveiligheid

1. Regiogemeenten stimuleren en subsidiëren om educatie en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen te treffen voor de (kwetsbare) doelgroepen fietsers, jonge/beginnende bestuurders, jongeren in het voortgezet onderwijs en oudere verkeersdeelnemers.
2. Eind 2015 loopt in alle gemeenten minimaal één project dat is gericht op één van de benoemde doelgroepen.
3. Afspraken maken met wegbeheerders over het aanpakken van 'blackspot'-locaties en het verstrekken van subsidies hiervoor.

Wat kost het?

Activiteit: Verkeer	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- Beleid en programmering	2.697.000	2.747.000	2.772.000	2.772.000
- DVM	1.145.000	2.245.000	2.245.000	2.245.000
- Fiets	1.285.000	4.251.000	4.115.000	4.115.000
- Goederenvervoer	40.000	40.000	40.000	40.000
- Mobiliteitsmanagement	535.000	1.835.000	1.835.000	1.835.000
- P+R	850.000	2.488.000	2.300.000	2.300.000
- Verkeersveiligheid	3.023.000	5.082.500	4.151.000	3.676.000
- Wegennetwerk	6.413.080	2.252.820	1.738.000	12.479.000
- Apparaatslasten	1.251.766	1.255.398	1.259.102	1.262.584
Totaal lasten - structureel	17.239.846	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	17.239.846	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Baten - structureel	17.239.846	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Baten - incidenteel	-	-	-	-
Totaal baten	17.239.846	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Saldo vóór bestemming	0	0	0	0
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel				
Saldo na bestemming	0	0	0	0

3.3.2 Openbaar vervoer

Hoogwaardig openbaar vervoer vormt de basis van een duurzaam mobiliteitssysteem. Het is de ambitie de groei van mobiliteit als gevolg van stedelijke en economische ontwikkeling zo veel mogelijk in het openbaar vervoer op te vangen.

Nog steeds staan de beschikbare middelen voor Openbaar Vervoer sterk onder druk waardoor dit een moeilijke opgave is. Een goede samenhang tussen bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling blijft daarom zeer belangrijk. Stedelijke verdichting rondom stations en andere regionale knooppunten maakt een financieel gezonde exploitatie van hoogwaardig openbaar vervoer beter mogelijk.

De geïntegreerde aanpak van mobiliteit en verstedelijking richt zich nu vooral op de Stedenbaanstations langs de spoorlijnen, maar wordt uitgebreid naar het totale hoogwaardig openbaar-vervoerssysteem in de Zuidvleugel en de Randstad: ook wel R-net genoemd. Het metronetwerk voldoet aan de kwaliteitseisen van R-net. In 2015 worden ook de uiterlijke kenmerken van R-Net op de metro's en stations toegepast.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. 80 % van alle in de bestuursperiode 2010-2014 nieuw gebouwde woningen en kantoren in de regio ligt in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer;
2. 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;
3. Openbaar vervoer over water functioneert betrouwbaar;
4. Er zijn 800 nieuwe panelen met dynamische reisinformatie op de OV-haltes in de regio;
5. Op alle tram- en metrolijnen rijdt modern materieel;
6. Efficiënte exploitatie van het OV door onder meer extra keerlussen 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 vervoersaanbod beter is afgestemd op de vervoervraag;
7. 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.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

In 2012 zijn maatregelen geformuleerd om het resterende deel van de taakstellende bezuinigingen op te vangen. Deze maatregelen moeten vanaf eind 2013 effectief zijn. De maatregelen hebben invloed op een aantal beleidskeuzes uit het verleden. Om die reden zijn de maatregelen in 2012 in samenhang met elkaar onderzocht en worden de gekozen maatregelen in samenhang met elkaar gepresenteerd.

Verstedelijking rondom openbaar vervoer

1. De herziene afspraken welke de gemeenten hebben gemaakt worden gemonitord.
2. De in het kader van Stedenbaan-plus gemaakte afspraken over de concentratie van nieuwbouw binnen de invloedssfeer van HOV blijven hierbij een van de uitgangspunten. Voor het kantorenprogramma blijft de ambitie ongewijzigd en is het streven om 80% van de kantoren in de invloedssfeer van het HOV wordt gebouwd.

Versterking bestaand netwerk en verbetering kwaliteit huidige netwerk

1. In 2015 loopt de uitvoeringsfase van de ombouw Hoekse Lijn naar een metro-verbinding.
2. De binnenlus Keizerswaard wordt in gebruik genomen waardoor de flexibiliteit in het net toeneemt en de bereikbaarheid van het winkelcentrum, mede door een goede overstap bus/tram, wordt uitgebreid.
3. Het aantal toegankelijke haltes is op het afgesproken ambitieniveau van 813 toegankelijke tram- en bushaltes. Hiermee ontstaat een toegankelijk bereikbaar net voor mindervalide of – mobiele reizigers. In 2014 zullen nog 450 bushaltes en 14 tramhaltes worden aangepast.
4. De pilots welke zijn uitgevoerd in het programma NTOV worden geëvalueerd en daar waar mogelijk verder uitgerold in het net.

Optimale exploitatie

1. Binnen alle openbaar vervoer concessies wordt gestreefd naar een optimum tussen beschikbare middelen en het bedienings- en voorzieningenniveau. Het vervoerplan 2014 wordt hierbij als instrument gebruikt.
2. Voor de reiziger wordt een meer eenduidig en herkenbaar OV-netwerk op Randstadniveau voorbereid (R-net). De wijziging van de kleurstelling van de metrovoertuigen wordt verder uitgerold en de bediening van R-Net wordt ook op de metrostations zichtbaar.
3. In 2014 is de nieuwe beleidslijn Sociale Veiligheid vastgesteld. De gemaakte keuzes in deze beleidslijn worden in 2015 doorgevoerd.
4. De voorbereidingen voor de concessieverlening rail worden in samenwerking met stads-gewest Haaglanden voortgezet.

Toekomstbestendig beheer en onderhoud

1. De rol van de stadsregio als opdrachtgever voor beheer en onderhoud wordt versterkt door de eigen positie op het gebied van asset-management te versterken.
2. De implementatie van de nieuwe Wet lokaalspoor in de organisatie wordt verder voortgezet.

Wat kost het?

Activiteit: Openbaar Vervoer	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- OV-exploitatie	109.502.011	102.395.145	93.157.734	89.240.488
- OV-beheer en onderhoud	100.389.881	79.689.881	86.789.881	90.148.951
- OV-netwerk	29.017.336	44.664.096	201.234.416	46.668.416
- OV-Algemeen	4.670.000	19.550.000	9.100.000	4.470.000
- Apparaatslasten	1.663.152	1.666.783	1.670.487	1.673.969
Totaal lasten - structureel	245.242.380	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	245.242.380	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Baten - structureel	245.242.380	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Baten - incidenteel	-	-	-	-
Totaal baten	245.242.380	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Saldo vóór bestemming	0	0	0	0
Toevoegingen aan reserves				
structureel:				
incidenteel:				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel:				
Saldo na bestemming	0	0	0	0

3.4 Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod

Programma 4: Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod.	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten:				
structureel	5.965.776	5.987.545	1.401.983	1.404.008
incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	5.965.776	5.987.545	1.401.983	1.404.008
Baten:				
structureel	1.378.060	1.399.829	1.401.983	1.404.008
incidenteel	2.920.275	2.920.275	0	0
Totaal baten	4.298.335	4.320.104	1.401.983	1.404.008
Resultaat vóór bestemming	-1.667.441	-1.667.441	0	0
Geraamde toevoegingen aan reserves:				
structureel	0	0	0	0
incidenteel	0	0	0	0
Geraamde onttrekkingen aan reserves:				
structureel	0	0	0	0
incidenteel	1.667.441	1.667.441	0	0
Resultaat na bestemming	0	0	0	0

Een goed en gevarieerd aanbod aan woningen is een voorwaarde om bewoners sterker aan de regio te binden, ook als zij een andere woning zoeken. Het maakt de regio bovendien aantrekkelijker voor grotere groepen bewoners. Dat is weer gunstig voor de internationale concurrentiekracht van de regio. Deze inzet van de regio vertaalt zich in woningmarktafspraken in de regio en in afspraken met Zuidvleugelpartners en Rijk.

De recente economische crisis heeft de woningmarkt hard getroffen. Dat maakt het des te belangrijker om woningen te bouwen waar een marktvraag voor is. De opgave is om de bouwproductie te richten op woonmilieus waar een tekort aan bestaat en transformaties te richten op woonmilieus waar een overschot aan is. Hierbij wordt aangesloten bij de bestaande kwaliteiten van de regio, zoals de landschappen, de rivieren en de bereikbaarheidskwaliteit (Stedenbaan en knooppunten).

In een gezonde woningmarkt zijn ook voor huishoudens met lage inkomens voldoende woningen beschikbaar. Belangrijke opgave daarbij is een betere spreiding over de regio. Hier zal ook worden gekeken wat het Nationaal Programma Kwaliteitssprong Zuid betekent voor de regionale inspanningen.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. De afstemming en monitoring van de woningproductie op de behoefte van consumenten in de woonmilieus zoals afgesproken in de woningmarktafspraken heeft zijn eerste vruchten afgeworpen.
2. Er zijn lokale prestatieafspraken tussen gemeenten en corporaties, waarin ook de energieprestaties zijn opgenomen, gebaseerd op de woningmarktafspraken.
3. De in 2014 gesloten woningmarktafspraken zijn geïmplementeerd in de subregio's. Het woonruimtebemiddelingssysteem voor de sociale huurvoorraad is in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten, de Provincie en Maaskoepel afgestemd op de doelstellingen van het verstedelijkingscenario 2020 "Op weg naar een gezonde woningmarkt".
4. Vraag en aanbod in de sociale voorraad voor de primaire doelgroep (2011: huishoudens met een inkomen tot € 33.000) is op elkaar afgestemd.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

De woningmarktafspraken uit 2014 vormen de basis voor het samenwerken in de subregio's. Wij ondersteunen het zelfstandig functioneren van de subregio's bij het verzamelen van relevante data en het maken van (bestuurlijke) vervolgafspraken.

1. Wij ondersteunen gemeenten bij het realiseren van hun opgave om de gewenste woonmilieus te realiseren op sub-regionaal en regionaal niveau door kennis- en ervaringsoverdracht en zo nodig specifiek consumenten- en woningmarktonderzoek.
2. In 2015 zullen wij financiële verantwoording afleggen aan de provincie over inzet van de ISV-3 middelen
3. In 2014 is de nieuwe Huisvestingsverordening vastgesteld. Wij zullen samen met Maaskoepel de gemeenten en corporaties ondersteunen bij de uitvoering en de monitoring hiervan.

Wat kost het?

Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- Woningmarktregie	100.000	100.000	100.000	100.000
- Ondersteunen en Inspireren	120.000	120.000	120.000	120.000
- Beleid wonen algemeen	4.752.716	4.752.716	165.000	165.000
- Wettelijke taken	83.000	83.000	83.000	83.000
- Apparaatslasten	910.060	931.829	933.983	936.008
Totaal lasten - structureel	5.965.776	5.987.545	1.401.983	1.404.008
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	5.965.776	5.987.545	1.401.983	1.404.008
Baten - structureel				
- Algemene dekkingsmiddelen	1.378.060	1.399.829	1.401.983	1.404.008
Totaal baten - structureel	1.378.060	1.399.829	1.401.983	1.404.008
Baten - incidenteel				
- Onttrekking fonds ISV3	2.920.275	2.920.275	0	0
Totaal baten - incidenteel	2.920.275	2.920.275	0	0
Totaal baten	4.298.335	4.320.104	1.401.983	1.404.008
Saldo vóór bestemming	-1.667.441	-1.667.441	0	0
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel: Investeringsreserve	1.667.441	1.667.441	-	-
Saldo na bestemming	0	0	0	0

3.5 Duurzame regio

Programma 5: Duurzame regio	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten:				
structureel	2.345.219	2.297.296	2.299.626	2.301.816
incidenteel	3.344.942	3.344.942	3.344.942	3.344.942
Totaal lasten	5.690.161	5.642.238	5.644.568	5.646.757
Baten:				
structureel	2.345.219	2.297.296	2.299.626	2.301.815
incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	2.345.219	2.297.296	2.299.626	2.301.815
Resultaat vóór bestemming	-3.344.942	-3.344.942	-3.344.942	-3.344.942
Geraamde toevoegingen aan reserves:				
structureel	0	0	0	0
incidenteel	0	0	0	0
Geraamde onttrekkingen aan reserves:				
structureel	0	0	0	0
incidenteel	3.344.942	3.344.942	3.344.942	3.344.942
Resultaat na bestemming	0	0	0	0

3.5.1 Groen

Het groen is een randvoorwaarde voor de duurzame economische ontwikkeling van de regio en een belangrijke vestigingsfactor voor bewoners en bedrijven. Een vitaal, mooi en bereikbaar landschap is belangrijk voor de attractiviteit, duurzaamheid en concurrentiekracht van de regio. Vergeleken met andere regio's scoort de Rotterdamse regio slecht op dit onderwerp. Dit wordt veroorzaakt door de beperkte recreatieve waarde van het landschap, het ontbreken van belangrijke schakels en de slechte bereikbaarheid vanuit de omliggende wijken.

De opgaven die in het Regionaal Groenblauw Structuurplan 3 (RGSP3) zijn vastgelegd, zijn dan ook om de relatie tussen het stedelijk gebied en het ommeland te vergroten (onder meer door het verbeteren van de recreatieve -, natuur- en landschappelijke stad-landverbindingen) en de beleefbaarheid van het landschap te verbeteren. De uitbreiding van nieuwe groengebieden beperkt zich tot de essentiële ontbrekende schakels in de groenstructuur van de Rotterdamse regio.

De maatschappelijke waardering voor het landschap raakt steeds meer gekoppeld aan grotere eenheden met een eigen identiteit en uitstraling. In de Deltapoort en de Hof van Delfland zijn metropolitane landschappen in ontwikkeling. In deze gebieden is de opgave het vergroten van de recreatieve waarde, gekoppeld aan het economisch vitaal houden van de agrarische sector. Voorts is er de opgave het open landschap van Voorne Putten in stand te houden en een goede balans te vinden met de ruimtelijk economische ontwikkelingen aldaar.

Tenslotte moeten alle natuur- en recreatiegebieden een kwaliteit hebben die tegemoet komt aan de wensen van de gebruikers en die toekomstbestendig is. De organisatie en financiering van het beheer is dan ook een belangrijk aandachtspunt.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. Een belangrijk deel van de projecten uit het uitvoeringsprogramma RGSP3 is gerealiseerd, waaronder onderdelen van het krekplan op Voorne Putten en stad-land verbindingen ten behoeve van een betere bereikbaarheid van het regionale groen.
2. Behoud van een vitale landbouw voor de instandhouding van de openheid van de karakteristieke landschappen in de regio.
3. Als uitwerking van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam wordt 150 ha in de Schiezone en de Vlinderstrik (gebied Noordas) en 600 ha in Albrandswaard (Buytenland van Rhoon) aangelegd.
4. Er is een duurzame structuur voor de financiering en de aansturing van het beheer van natuur- en recreatiegebieden.
5. Er zijn realistische en financieel haalbare uitvoeringsprogramma's voor Deltapoort en Hof van Delfland. De uitvoering is van start gegaan en de eerste resultaten worden zichtbaar.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015 ?

1. Doorgaan met uitvoeren van het in 2013 vastgestelde uitvoeringsprogramma RGSP3. Het samenwerken met betrokken partijen (provincie Zuid-Holland, gemeenten, waterschappen, recreatieschappen, Zuid Hollands Landschap, Natuurmonumenten). Het monitoren van de behaalde resultaten en het evalueren van de doelstellingen en prioriteiten van het RGSP3
2. In nauwe samenwerking met Rotterdam, de provincie en overige regiogemeenten het economische draagvlak van de landelijke gebieden in de regio versterken door ruimte te bieden aan ontwikkelingen zoals stadslandbouw, omdat landbouw essentieel is voor behoud van de openheid van de karakteristieke landschappen in de regio.
3. De realisatie van PMR-750 ha wordt conform planning uitgevoerd in afstemming met het rijk, provincie en gemeenten. De stadsregio is een van de convenantspartijen die samen werken in de tafel van borging aan de realisatie van de dubbeldoelstelling. Daarnaast is de stadsregio verantwoordelijk voor de helft van de regionale financiële bijdrage. Er worden afspraken gemaakt over het overdragen van de stadsregionale rol.
4. Samen met gemeenten en provincie werken aan een duurzame structuur, op basis van de metropolitane landschappen, voor aansturing en financiering van de ontwikkeling en het beheer van natuur- en recreatiegebieden, waaronder het verkennen van de mogelijkheden voor een regionaal groenfonds. Het onderbrengen van de gezamenlijke ambities uit het RGSP in deze nieuwe structuur.
5. Voortzetten van de inhoudelijke - en financiële bijdragen aan de planvorming en de processen voor de Hof van Delfland en Deltapoort. Samen met de andere partijen zorgdragen voor een goede programmasturing en het onderbrengen van de activiteiten in de nieuwe groenstructuur.

Wat kost het?

Activiteit: Groen	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- Deltapoort	105.000	105.000	105.000	105.000
- Hof van Delfland	85.000	85.000	85.000	85.000
- Regionaal Groenstructuurplan	385.000	385.000	385.000	385.000
- Apparaatslasten	537.067	519.496	520.578	521.596
Totaal lasten - structureel	1.112.067	1.094.496	1.095.578	1.096.596
Lasten - incidenteel:				
- Regionaal Groenstructuurplan	3.344.942	3.344.942	3.344.942	3.344.942
Totaal lasten - incidenteel	3.344.942	3.344.942	3.344.942	3.344.942
Totaal lasten	4.457.009	4.439.437	4.440.520	4.441.538
Baten - structureel				
- Algemene dekkingsmiddelen	1.112.067	1.094.495	1.095.578	1.096.596
Totaal baten - structureel	1.112.067	1.094.495	1.095.578	1.096.596
Baten - incidenteel				
Totaal baten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	1.112.067	1.094.495	1.095.578	1.096.596
Saldo vóór bestemming	-3.344.942	-3.344.942	-3.344.942	-3.344.942
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel:				
incidenteel: Investeringsreserve	3.344.942	3.344.942	3.344.942	3.344.942
Saldo na bestemming	0	0	0	0

3.5.2 Milieu

De druk op de leefomgeving in de stadsregio is hoog als gevolg van het omvangrijke haven- en industrieel complex en een intensief gebruikt stedelijk gebied. Tegelijkertijd is het versterken van de leefomgeving essentieel om een internationaal concurrerend vestigingsmilieu en aantrekkelijke woonmilieus te kunnen bieden. Een goede luchtkwaliteit en het terugdringen van geluidhinder zijn hierin belangrijke elementen. Het luchtkwaliteitsprogramma RAP/RAL en het in 2012 vastgestelde project Schoon op Weg bieden hiervoor handvatten. Met name voor de belangrijkste bronnen wegverkeer en scheepvaart.

Vooraf het vinden van evenwicht tussen binnenstedelijk verdichten en het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit is een grote uitdaging. Door bij ruimtelijke plannen goed en slim gebruik te maken van kennis over duurzame ruimtelijke inrichting en ontwikkeling ontstaan kansen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Wereldwijd is de uitdaging actueel om een transitie te maken naar een klimaatneutrale samenleving.

De in 2013 vastgestelde duurzaamheidsagenda 2013 – 2016 is hierop het antwoord van de stadsregio. Energiebesparing en het gebruik maken van duurzame energiebronnen bij ruimtelijke en economische ontwikkeling staan centraal.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. De Duurzaamheidsagenda is vastgesteld en in uitvoering. De doelstelling is het bevorderen van duurzame ontwikkeling en het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de regio.
2. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is in 2014 afgerond. In de regio wordt voldaan aan de doelstellingen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit voor wat betreft het halen van de normen voor fijn stof (PM10) en NOx. In 2015 zijn de eerste stappen gezet om - zoveel mogelijk gezamenlijk - gemeentelijke instrumenten in te zetten om te sturen op een goede luchtkwaliteit.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

1. Het uitvoeren van de Regionale duurzaamheidsagenda 2013 – 2016 en de activiteiten zoals beschreven in de bijbehorende Uitvoeringsagenda 2015.
Het ondersteunen van regiogemeenten bij de uitvoering van de projecten en activiteiten met programmacoördinatie en het beschikbaar stellen van middelen voor het inhuren van deskundigheid en voor communicatie- en organisatiekosten.
Ondersteunen van de gemeenten bij het uitwerken van een voorstel voor de toekomst van de Duurzaamheidsagenda.
2. Het monitoren van de activiteiten van de Regionale duurzaamheidsagenda.
3. Het afwickelen van de verplichtingen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het opstellen van een eindrapportage en financiële verantwoording.
4. Het overdragen van de behaalde resultaten vanuit het NSL en de RAP/RAL naar de gemeenten ten behoeve van implementatie in gemeentelijk beleid, inclusief een eerste inzet om verder gezamenlijk te sturen op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit.
5. In overleg met de regiogemeenten en de DCMR is er vervolg gegeven aan de toepassing en het beheer van de Regionale Verkeers- en Milieu Kaart (RVMK).

Wat kost het?

Activiteit: Milieu	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- Duurzaamheidsagenda	395.000	395.000	395.000	395.000
- Overige milieuoactiviteiten	283.000	283.000	283.000	283.000
- Apparaatslasten	555.152	524.801	526.048	527.220
Totaal lasten - structureel	1.233.152	1.202.801	1.204.048	1.205.220
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	1.233.152	1.202.801	1.204.048	1.205.220
Baten - structureel				
- Algemene dekkingsmiddelen	1.233.152	1.202.801	1.204.048	1.205.220
Totaal baten - structureel	1.233.152	1.202.801	1.204.048	1.205.220
Baten - incidenteel				
Totaal baten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	1.233.152	1.202.801	1.204.048	1.205.220
Saldo vóór bestemming	0	0	0	0
Toevoegingen aan reserves				
structureel:				
incidenteel:				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel:				
Saldo na bestemming	0	0	0	0

3.6 Jeugdzorg

Programma 6: Jeugdzorg	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten:				
structureel	428.075	0	0	0
incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	428.075	0	0	0
Baten:				
structureel	428.075	0	0	0
incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	428.075	0	0	0
Resultaat vóór bestemming	0	0	0	0
<u>Geraamde toevoegingen aan reserves:</u>				
structureel	0			
incidenteel	0			
<u>Geraamde onttrekkingen aan reserves:</u>				
structureel	0			
incidenteel	0	0		
Resultaat na bestemming	0	0	0	0

Met ingang van het begrotingsjaar 2015 heeft de stadsregio geen wettelijke taken meer op grond van de Wet op de Jeugdzorg. Per 1-1-2015 worden deze wettelijke taken vanuit het Rijk gedecentraliseerd naar de gemeenten. Wel zullen er door de stadsregio in 2015 nog afrondende werkzaamheden plaats moeten vinden. Deze werkzaamheden zullen onder andere betrekking hebben op de vaststelling van subsidieverleningen 2014. De huidige overeenkomst waarin de ambtelijke ondersteuning is geregeld, eindigt op het moment dat de verantwoordelijkheid voor de jeugdzorg op grond van de Wet op de Jeugdzorg bij de gemeenten komt te liggen. In 2014 zal daarom een (aanvullende) overeenkomst worden gesloten met de gemeente Rotterdam om de afrondende werkzaamheden te borgen. De kosten voor deze ambtelijke ondersteuning worden voor het jaar 2015 vooralsnog gelijk gehouden aan de bedragen zoals hiervoor opgenomen in de eerste wijziging begroting 2014. Mocht dit bedrag op basis van de (aanvullende) overeenkomst nog wijzigen dan zal dit in de eerste wijziging van de begroting 2015 worden meegenomen.

Tegenover deze apparaatslasten staat een bijdrage van de gemeente Rotterdam.

4 Paragrafen

4.1 Bestuurlijke zaken en communicatie

Besluitvorming en participatie

Het bestuur van de stadsregio vertegenwoordigt de gemeenten die aan het samenwerkingsverband deelnemen. Het dagelijks bestuur zorgt daarbij voor een transparante besluitvorming en voldoende betrokkenheid van de gemeenten. Dit gebeurt enerzijds via formele, in de gemeenschappelijke regeling vastgelegde kanalen als vergaderingen van het dagelijks bestuur, portefeuillehouders-overleggen en vergaderingen van het algemeen bestuur. Anderzijds via tal van bestuurlijke overleggen en bijeenkomsten voor raadsleden. Het dagelijks bestuur stuurt dit proces van consultatie en besluitvorming.

Samenwerking en belangenbehartiging

De kansen en mogelijkheden voor ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio worden mede bepaald door besluitvormingsprocessen op bovenregionale schaalniveaus. Het dagelijks bestuur behartigt hierbij de regionale belangen en lobbyt voor voldoende middelen voor regionale projecten. Deze bestuursperiode staat de inzet ook in het teken van de ontwikkeling van de Vervoerautoriteit en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Samen met de gemeenten wordt vastgesteld hoe de overige taken het best kunnen worden afgerond. Wanneer gemeenten besluiten gezamenlijk onderwerpen op te pakken, is de stadsregio bereid hen daarbij te ondersteunen tot aan de opheffingsdatum.

Tevens blijft het dagelijks bestuur investeren in de goede samenwerking met de provincie Zuid-Holland, die onmisbaar is voor de realisatie van tal van regionale projecten.

Juridische opheffing stadsregio

De aangekondigde intrekking van de Wgr-plus betekent dat de stadsregio zich moet voorbereiden op het afronden en/of overdragen van programma's, projecten, subsidies en verordeningen en het afbouwen van de organisatie.

Dat betekent een intensivering van de juridische werkzaamheden. Beschikkingen en overeenkomsten dienen op een verantwoorde wijze te worden afgewikkeld. Daar waar van overdragen geen sprake is, dienen de financiële en juridische verplichtingen beëindigd te worden. Los daarvan dienen vele besluitvormingsprocedures doorlopen te worden om de opheffing volledig af te kunnen ronden.

Juridische kwaliteitszorg

Steeds vaker worden afspraken en beleid uitgebreid vastgelegd in de vorm van een convenant, overeenkomst of schriftelijke opdracht. Daarnaast wordt de uitvoering van het beleid gestroomlijnd door middel van verordeningen en beleidsregels. De juridische functie binnen de stadsregio beoogt de juridische kwaliteitszorg van bestuurlijke besluiten te borgen.

Voor zover hier gespecialiseerde juridische kennis voor is vereist, wordt die extern ingehuurd ten laste van het budget op het bijbehorende programma.

Voor zover er sprake is van bezwaar en beroep geldt als doelstelling dat 90% van alle bezwaarzaken binnen 14 weken is afgehandeld. De stadsregionale bezwaarcommissie bestaat uit drie (plv) leden uit het algemeen bestuur en wordt voorgezeten door een externe deskundige. Voor de externe klachtenregeling wordt een beroep gedaan op de ombudsman Rotterdam.

Tevens is er in 2013 een significante stijging van het aantal WOB-verzoeken waarneembaar, met name op het terrein van Verkeer, Openbaar vervoer en Jeugdzorg.

Communicatie

Het Communicatiebeleidsprogramma richt zich op twee punten:

1. Communicatie rond de besluiten van het algemeen en dagelijks bestuur.
2. Communicatie rond de opheffing van de stadsregio Rotterdam.

De informatievoorziening richt zich op de deelnemende gemeenten, belanghebbenden en medewerkers en contractpartijen van de stadsregio.

4.2 Bedrijfsvoering

In deze begroting wordt er vanuit gegaan dat ook in 2015 de reguliere activiteiten op het gebied van de bedrijfsvoering uitgevoerd worden, zoals o.a. het opleveren van de producten uit de P&C-cyclus. Het kabinet is nog steeds voornemens de stadsregio per 1 januari 2015 op te heffen, een deel van de taken en middelen aan de Metropoolorganisatie en Vervoersautoriteit toe te wijzen. Dat betekent dat er in 2015 activiteiten in het kader van de naderende opheffing moeten worden verricht.

4.2.1 Financiën en Control

Control

In de achterliggende jaren is een grote stap gezet waar het gaat om het sturen op financiële informatie. Financiële - en personele informatie wordt in 2015 periodiek verversd en digitaal aangeboden aan iedereen. Hierdoor is de sturing en het financieel besef binnen de organisatie groot.

AO en IC

Jaarlijks wordt getoetst of bedrijfsprocessen in de organisatie worden uitgevoerd zoals vastgelegd. Dit gebeurt door de Verbijzonderde Interne Controles (VIC) die driemaal per jaar worden uitgevoerd.

De afgelopen jaren zijn een aantal bedrijfsprocessen van de stadsregio gedigitaliseerd. Dit leidt tot vereenvoudiging en professionalisering van de werkprocessen.

4.2.2 Personeel en organisatie

Organisatieontwikkeling

De formatie van de stadsregio wordt ook voor 2015 in de begroting opgenomen voor een omvang van 59 FTE. In de begroting is deze begroot op eindschalen. In het kader van de naderende opheffing wordt vrijgekomen formatie van vertrokken personeel – na beoordeling op noodzaak - ingevuld door aanstellingen op tijdelijke basis of door inhuur van externe medewerkers. Doel van deze oplossing is de mogelijke kosten voor herplaatsingsverplichtingen en werkloosheidsuitkeringen bij liquidatie zo beperkt mogelijk te houden. Bij inhuur is er uiteraard helemaal geen sprake van herplaatsing of uitkeringen. De kosten van de detacheringen / externe inhuur worden in eerste instantie gedekt uit het beschikbare formatiebudget. Kosten die boven dit budget uit komen, worden conform geaccordeerd beleid gedekt door een onttrekking uit de reserve Weerstandsvermogen.

In het kader van de naderende opheffing van de stadsregio worden de medewerkers zo goed mogelijk gefaciliteerd bij het zoeken naar een nieuwe functie. Daarnaast wordt ook volop meegewerkt aan het detacheren van medewerkers en het volgen van cursussen die de kansen van de medewerkers op de arbeidsmarkt verhogen.

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuim bij de stadsregio ligt onder de 2%. Hiermee ligt het verzuim van de stadsregio fors onder het landelijk gemiddelde. De verzuimfrequentie bedraagt 1,0. In 2015 blijven de in het kader van het ziekteverzuim ontwikkelde verzuiminstrumenten in gebruik.

4.2.3 Informatie- en communicatietechnologie

De afgelopen jaren heeft de stadsregio een grote stap voorwaarts gezet op het gebied van automatisering en digitalisering van de werkprocessen. Ultimo 2014 heeft de stadsregio een geheel digitaal archief. Dit betekent dat er geen papieren documenten meer in het archief worden bewaard. In overleg met het stadsarchief van de gemeente Rotterdam is daartoe het

handboek Vervanging aangepast en vastgesteld. De te bewaren digitale documenten zullen bij het E-depot van de gemeente Rotterdam worden gearhiveerd.

4.3 Financiering

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

4.3.1 Treasuryfunctie en – beleid

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de wet Financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (RUDDO, UFDO en BLDO). Het beleid van de stadsregio voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut 2012.

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

De stadsregio ontvangt rente over in de financiële markt uitgezette middelen. Dat gebeurt binnen de wettelijke kaders (FIDO, RUDDO) en die van het vigerende treasurystatuut 2012. Op basis van periodiek te actualiseren liquiditeitsplanningen zijn deze middelen in een mix van kort - en langlopende beleggingen uitgezet.

Om beter kunnen voldoen aan de door Europa gestelde begrotingsdiscipline is sinds 15 december 2013 een daartoe strekkende wijziging van de wet Financiering decentrale overheden (FIDO) van kracht. Hiermee worden alle decentrale overheden verplicht om alle geldmiddelen die zij niet onmiddellijk nodig hebben voor de publieke taak aan te houden in 's Rijks schatkist. Dat is van grote invloed op de treasuryfunctie en – opbrengsten van decentrale overheden.

In 's Rijks schatkist kan een decentrale overheid middelen aanhouden in rekening-courant en/of in deposito's met een looptijd variërend van een week tot maximaal 30 jaar.

Over het dagelijkse saldo in rekening-courant wordt de daggeldrente (het zgn. Eonia-tarief) vergoed. De te vergoeden rente op deposito's is gelijk aan de percentages waartegen het Rijk zelf leent op de geld- en kapitaalmarkt. Omdat de actuele rentetarieven historisch gezien extreem laag zijn en soms zelfs negatief, is expliciet bepaald dat de aan decentrale overheden te vergoeden rente nooit negatief kan zijn.

Alle rentepercentages worden dagelijks vastgesteld op basis van de actuele marktrente.

Uitzettingen uit hoofde van de publieke taak blijven voor decentrale overheden mogelijk. Zo kunnen ook na invoering van het verplicht schatkistbankieren leningen worden verstrekt aan derden of eigen vermogen aan verbonden partijen.

Daarnaast kunnen decentrale overheden er als alternatief voor het aanhouden van overtollige middelen in 's Rijks schatkist voor kiezen om schulden af te lossen en/of aan elkaar leningen te verstrekken (los van de publieke taak). Bij onderling te verstrekken leningen gelden twee voorwaarden. Ten eerste mag er geen verticale toezichtrelatie bestaan tussen geldverschaffer en lener en ten tweede dienen onderlinge leningen aan het CBS te worden gerapporteerd op een nog nader te bepalen wijze.

Beleggingen, die vóór 4 juni 2012 om 18.00 uur zijn aangegaan en een looptijd hebben tot na 31 december 2013 mogen tot het einde van de looptijd worden aangehouden. Herbelegging van deze middelen is toegestaan, mits dat binnen de oorspronkelijk overeengekomen looptijd past.

De op grond van de wet BDU Verkeer en Vervoer verplichte jaarlijkse toerekening van rente aan de fondsen BDU op basis van het herfinancieringstarief van de Europese Centrale Bank (de zgn. refirente) is met de invoering van het verplicht schatkistbankieren vanaf 2014 vervallen.

De financieringsstructuur van de stadsregio wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die (soms al veel) eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Mede gezien de omvang daarvan is daarmee door de jaren heen sprake van een forse

vermogenspositie. Het uitzetten van deze middelen bracht tot nu toe structurele en – ondanks de steeds lagere rentetarieven in de afgelopen jaren – relatief belangrijke rentebaten.

Verplicht schatkistbankieren leidt onontkoombaar tot lagere vermogensopbrengsten. Binnen de hiervoor geschetste kaders is daarom ingezet op de volgende beleidslijnen om de voorziene negatieve effecten te minimaliseren:

1. Aanhouden van de bestaande beleggingsportefeuille in lange middelen (obligaties met een looptijd van > 1 jaar) tot het einde van de looptijd, die varieert van 2014 tot 2016;
2. Het verstrekken van leningen aan andere decentrale overheden als substituuat voor de belegging in lange middelen (dus met een looptijd > 1 jaar). Daarmee wordt een substantieel hoger rendement behaald dan het Rijk in de vorm van deposito's kan bieden. Hiertoe wordt een overeenkomst aangegaan met BNG Vermogensbeheer B.V. (onderdeel van de Bank Nederlandse Gemeenten), die dit geheel voor de stadsregio kan faciliteren. Het vigerende treasurywettelijk kader moet daarop worden aangepast;
3. Gebruik maken van de depositofaciliteiten van het Rijk op basis van een gemiddelde looptijd van 1 jaar en het door bemiddeling van enkele gespecialiseerde financiële instellingen verstrekken van kortlopende (tot één jaar) leningen aan andere decentrale overheden.

De drie genoemde instrumenten worden in een nader uit te werken mix ingezet tot maximaal het gemiddelde lange vermogen van de stadsregio.

Op basis van deze uitgangspunten zijn de volgende vermogensopbrengsten voor de jaren 2015-2018 begroot:

Jaar	Rente obligaties	Rente leningen via BNG	Rente deposito's en kortlopende leningen	Totale opbrengst
2015	2.349.700	1.487.500	158.400	3.995.600
2016	737.800	1.700.000	156.000	2.593.800
2017	0	1.275.000	140.600	1.415.600
2018	0	500.000	50.000	550.000

4.3.2 Vrij besteedbare rente

In de nota reserves, voorzieningen en fondsen is als uitgangspunt gehanteerd dat alle rentebaten aan de reserve weerstandsvermogen worden toegevoegd, tenzij wet- en regelgeving vereist dat de rente aan de betreffende reserve, voorziening of fonds wordt gedoteerd.

In de bestuurlijk reeds vastgestelde eerste wijziging van de begroting 2014 is afgesproken dat de vermogensopbrengsten uit het daartoe belegde BDU-deel van de obligaties, overeenkomend met 42,5% van de totale belegging, voor de jaren 2014-2016 worden toegevoegd aan de bestaande bestemmingsreserve Verkeer en Vervoer en vanaf 2017 uit de opbrengsten van een nog nader te bepalen deel van aan andere decentrale overheden te verstrekken leningen.

Op basis van voornoemde uitgangspunten kan de verdeling van de vermogensopbrengsten dan als volgt worden gespecificeerd:

Jaar	Rente fondsen BDU	Rente vrij besteedbaar	Totale opbrengst
2015	1.391.200	2.604.000	3.995.200
2016	730.400	1.863.400	2.593.800
2017	569.200	846.400	1.415.600
2018	221.200	328.800	550.000

4.3.3 Renterisicobeheer

Het renterisico dat de stadsregio Rotterdam op de vlottende middelen loopt, kan worden getoetst aan de kasgeldlimiet. Volgens deze limiet is de totale omvang van de vlottende schuld op enig moment aan een maximum gebonden (8,2% van de lastenkant van de begroting). De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2015 bedraagt op basis van het geactualiseerde begrotingstotaal € 22.999.956. Deze limiet zal niet worden overschreden. Aangezien de stadsregio geen rentedragende vaste schulden heeft, is toetsing aan de renterisiconorm niet relevant.

4.3.4 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 treasurystatuut 2012 en de relevante wet-en regelgeving zijn minimeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de stadsregio Rotterdam haar liquide middelen inlegt dan wel belegt.

Voor beleggingen met een looptijd langer dan drie maanden geldt een minimumrating van AA-minus en voor direct opvraagbare tegoeden (tot drie maanden) geldt de 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 zijn afgegeven. Standard & Poor's, Moody's en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

In 2013 is de rating van Nederland door Standard & Poor's verlaagd naar AA+. De rating van Nederland door Moody's en Fitch is echter nog steeds AAA.

4.4 Algemene dekkingsmiddelen

De financiële middelen van de stadsregio zijn merendeels geoormerkt. Dat wil zeggen dat deze middelen voor duidelijk omschreven doelen moeten worden aangewend. Dit is primair het geval bij onze fondsen: dit zijn door derden verstrekte middelen, die een specifieke bestemming hebben. Voor reserves geldt dat de vorming en bestemming door het algemeen bestuur worden bepaald. Het algemeen bestuur kan deze bestemming ook veranderen. Het veranderen van de bestemming heeft over het algemeen wel tot gevolg dat de oorspronkelijke bepaalde beleidsdoelstellingen niet meer worden gehaald.

In de begroting van de stadsregio bestaan een algemene reserve en een reserve Weerstandsvermogen. De middelen uit deze reserves kennen nog geen bestemming en dienen als dekking voor de in de paragraaf Weerstandsvermogen geïnventariseerde risico's.

Naast fondsen en reserves zijn er ook nog de algemene dekkingsmiddelen. Dit zijn structurele inkomsten die jaarlijks binnen komen en die voor alle doeleinden mogen worden aangewend.

De algemene dekkingsmiddelen van de stadsregio bestaan uit:

1. de inwonerbijdrage
2. de aanvullende bijdrage van Rotterdam
3. rente inkomsten voor zover die niet verplicht aan fondsen dienen te worden toegerekend.

4.4.1 Algemene dekkingsmiddelen nader beschouwd

De regiogemeenten dragen jaarlijks een bepaald bedrag per inwoner bij aan de stadsregio. Het Algemeen Bestuur heeft in de begrotingsuitgangspunten 2015 besloten een voorgestelde indexatie van de gemeentelijke bijdragen van de regiogemeenten niet door te voeren, maar de de totale bijdrage te handhaven op het niveau van 2014. Het betreft een bate van € 5.653.133. Deze bate is meerjarig op dit niveau ingeboekt.

Tevens ontvangt de stadsregio jaarlijks een bedrag van € 1.197.497 van de gemeente Rotterdam. Het betreft het doorschuiven van een deel van de door Rotterdam ontvangen middelen uit het gemeentefonds in het kader van de centrumfunctie die Rotterdam heeft. Omdat de stadsregio deze centrumfunctie voor een deel invult, is afgesproken dat Rotterdam daarom een deel van haar uitkering uit het gemeentefonds doorsluisst naar de stadsregio.

Ten slotte geldt ook de ontvangen rente als algemeen dekkingsmiddel. In hoofdstuk 4.3 Financiering is beschreven over welke bedragen rente wordt ontvangen en waar de renteopbrengsten terecht komen.

Met ingang van het begrotingsjaar 2014 wordt de ontvangen rente op belegde middelen in zijn geheel als vrij besteedbare rente aangemerkt. Dit houdt, zoals nader toegelicht in genoemd hoofdstuk, verband met de veranderende wetgeving door de inwerking treding van de voorgenomen Wet op het schatkistbankieren.

De opbrengst van de vrij besteedbare renteopbrengsten wordt in de begroting 2015 geraamd op een bedrag van afgerond € 2.604.000.

4.4.2 Besteding algemene dekkingsmiddelen

De algemene dekkingsmiddelen worden gebruikt voor de dekking van een drietal lasten.

- Ten eerste wordt de post onvoorzien hieruit gefinancierd. Deze bedraagt jaarlijks € 36.000 en wordt alleen aangewend voor onvoorziene uitgaven.
- Ten tweede wordt er een deel van de apparaatslasten mee gefinancierd. De apparaatslasten bedragen in 2015 per saldo € 6.896.317 en via de kostenverdeelssystematiek (zie hoofdstuk 5) wordt hiervan € 2.914.918 betaald uit de BDU en € 3.981.399 komt ten laste van de algemene dekkingsmiddelen.
- Ten derde financieren we vanuit de algemene dekkingsmiddelen uitgaven waar we geen bijdrage van derden (Rijk, provincie) voor krijgen.

Dekking activiteiten	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel				
Bijdrage uit alg. dekkingsmiddelen t.b.v.				
1.1 : Bovenregionale samenwerking	334.458	334.570	334.995	335.394
1.2 : Gebiedsgerichte opgaven	1.209.664	1.242.072	1.243.657	1.245.146
2. : Economische structuurversterking	1.454.997	1.457.603	1.460.262	1.462.760
4. : Wonen: duurzaam en marktgericht aanbod	1.378.060	1.399.829	1.401.983	1.404.008
5.1 : Groen	1.112.067	1.094.495	1.095.578	1.096.596
5.2 : Milieu	1.233.152	1.202.801	1.204.048	1.205.220
Algemene baten en lasten	36.000	36.000	36.000	36.000
Totaal lasten - structureel	6.758.398	6.767.370	6.776.522	6.785.124
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal lasten	6.758.398	6.767.370	6.776.522	6.785.124
Baten - structureel				
Gemeentelijke bijdragen	5.653.133	5.653.133	5.653.133	5.653.133
Aanvullende bijdrage gemeente Rotterdam	1.197.497	1.197.497	1.197.497	1.197.497
Omslagbaten				
Vrij aanwendbare rente	2.604.000	1.863.000	846.400	328.800
Totaal baten - structureel	9.454.630	8.713.630	7.697.030	7.179.430
Baten - incidenteel				
Totaal baten - incidenteel	0	0	0	0
Totaal baten	9.454.630	8.713.630	7.697.030	7.179.430
Saldo vóór bestemming	2.696.232	1.946.260	920.508	394.306
Toevoegingen aan reserves				
structureel : Investeringsreserve				
incidenteel : reserve Weerstandsvermogen	2.696.232	1.946.260	920.508	394.306
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel : reserve Weerstandsvermogen				
incidenteel:				
Saldo na bestemming	0	0	0	0

Uit deze tabel blijkt dat op de algemene dekkingsmiddelen in 2015 een voordeel wordt verwacht van € 2.696.232. Dit voordeel wordt gedoteerd aan de reserve Weerstandsvermogen. Ook voor de jaren 2015-2018 wordt - ondanks een dalende lijn vanwege wegvallende renteopbrengsten - nog een positief resultaat verwacht van € 1.946.260 (2016), € 920.508 (2017) en € 394.306 (2018).

In de tabel zijn de directe uitgaven en de doorberekende apparaatslasten per activiteit bij elkaar opgeteld.

4.4.3 Incidenteel en structureel

Voor een deugdelijke begroting is het belangrijk dat structurele lasten met structurele baten worden gefinancierd. Dit is ook een toets die de provincie uitvoert. Daarbij hanteert de provincie het criterium dat baten en lasten structureel van aard zijn wanneer ze minimaal 4 jaar lang in de boeken staan.

De begroting van de stadsregio is structureel in evenwicht. Voor alle structurele lasten geldt dat deze meerjarig gedekt zijn door structurele baten (bijvoorbeeld bij de BDU). Ten aanzien van de algemene dekkingsmiddelen geldt hetzelfde: de lasten (structureel van aard) worden door structurele baten gedekt (inwonerbijdrage, bijdrage Rotterdam en de vrij besteedbare rente). In overleg met de provincie is afgesproken, dat de stadsregio een groot deel van de rentebaten als structurele inkomsten kan beschouwen. Gelet op de recente ontwikkelingen en het beeld naar 2017 wordt hier in eerste begrotingswijziging 2015 op teruggekomen.

4.5 Verbonden partijen

Inleiding

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de stadsregio 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 stadsregio:

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

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

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

Verkeersonderneming

Naam	De Verkeersonderneming
Doel	Bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied verbeteren en tijdens de ombouw van de A15 garanderen door combinatie van mobiliteits- en verkeersmanagement.
Openbaar belang dat wordt behartigd	Bereikbaarheid havengebied.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt bijgestaan door de Stuurgroep en de Raad van Advies. De Stuurgroep bestaat uit Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf, Stadsregio Rotterdam en gemeente Rotterdam. De Raad van Advies wordt gevormd door Deltalinqs, de Kamer van Koophandel, TLN, EVO, de gemeente Spijkenisse (namens de gemeenten op Voorne-Putten), de Provincie Zuid-Holland en de Politie Rotterdam-Rijnmond.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer is lid van de Stuurgroep
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus één formatieplaats.
Eigen vermogen	Per 31-12-2012: € 469.598 *)
Vreemd vermogen	Per 31-12-2012: € 431.505 *)
Financieel resultaat	Over 2012: - € 334.153
Risico's	--
Ontwikkelingen	--
Programma en activiteit	Programma Bereikbaar en Mobiliteit Activiteit Verkeer

*) o.b.v. jaarstukken 2012

4.6 Weerstandsvermogen en risico's

4.6.1 Uitgangspunten

Als er sprake is van risico's – die niet of slechts gedeeltelijk worden gedekt uit de begroting en relevante reserves, voorzieningen en fondsen - moet er een buffer zijn voor de daarmee gepaard gaande financiële tegenvallers. Graadmeter daarvoor is het weerstandsvermogen. Het weerstandsvermogen kan worden beschouwd als de relatie tussen enerzijds de weerstandscapaciteit en anderzijds de risico's of het risicoprofiel. Als het risicoprofiel bekend is, kan een relatie worden gelegd naar de gewenste en de beschikbare weerstandscapaciteit. Om het risicoprofiel te kunnen berekenen, moeten de risico's zoals hiervoor gedefinieerd te worden geïventariseerd en vervolgens gekwantificeerd.

De stadsregio Rotterdam actualiseert zijn risicoprofiel bij het opstellen van zowel de jaarlijkse begroting als bij de jaarrekening. De risico's worden geanalyseerd op hun omvang en geïventariseerd naar de kans dat zij zich voordoen volgens onderstaande tabel:

Categorie	Kans op gebeurtenis	Kwantificering
A	Zeer groot	95%
B	Groot	70%
C	Gemiddeld	50%
D	Beperkt	30%
E	Klein	15%

4.6.2 Risico's

Het risicoprofiel van de stadsregio Rotterdam bestaat uit de volgende elementen:

1. Liquidatie (hoofdstuk 7.5.3)
2. Opbouw metropoolregio/Vervoersautoriteit (hoofdstuk 7.5.4)

4.6.3 Liquidatie

Inmiddels zijn wetsontwerpen en – wijzigingen ingediend bij de Tweede Kamer om de Wgr plus af te schaffen en de besteding van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer voor het huidige werkgebied van de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden onder te brengen in een nieuw op te richten Vervoersautoriteit. De in voornoemde stadsregio's deelnemende gemeenten hebben daarop geanticipeerd met de voorgenomen gezamenlijke oprichting van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag (hierna te noemen MRDH), waarvan de hiervoor genoemde Vervoersautoriteit deel uit moet maken. De huidige stadsregio's zullen worden geliquideerd. Deze voornemens moeten volgens de voorgestelde wetswijzigingen per 1 januari 2015 zijn geconcretiseerd, maar in ieder geval vóór 1 januari 2016.

De voorgenomen liquidatie van de stadsregio brengt financiële risico's met zich mee. Deze worden grotendeels bepaald door het van toepassing zijnde sociaal statuut 2013 van de gemeente Rotterdam.

Daarbij gaat het om:

1. Afvloeiingskosten personeel € 7,2 miljoen;
2. Afwikkeling liquidatie door nog te benoemen vereffenaar inclusief de daarbij behorende personele ondersteuning € 1,2 miljoen;
3. Vervanging van in 2015 vertrekkende vaste medewerkers door (duurdere) tijdelijke inhuur € 0,4 miljoen (indien de stadsregio eerst ultimo 2015 wordt geliquideerd);
4. Begeleidingskosten afvloeiend personeel door nog te benoemen mobiliteitsbureau € 0,7 miljoen;
5. Mobiliteitsmaatregelen afvloeiend personeel € 1,2 miljoen;
6. Afwikkeling huurcontract kantoorruimte 1,04 miljoen;

7. Inzet middelen tijdens liquidatieperiode (ICT, salarisadministratie, bureaunkosten, accountant, adviezen etc.) € 0,35 miljoen.

Een en ander is uitgewerkt in een ontwerp liquidatieplan, dat inmiddels bestuurlijk is vastgesteld. Het totale financiële risico van de liquidatie bedraagt volgens bovenstaande specificatie € 12,09 miljoen. De kans dat dit risico zich voor gaat doen, is zeer groot (categorie A).

Wanneer het parlement op de voorgestelde wetgeving positief besluit en het algemeen bestuur besluit tot opheffing van de stadsregio zal een geactualiseerde liquidatiebegroting worden opgesteld.

4.6.4 Opbouw MRDH/Vervoersautoriteit

Hoewel de deelnemende gemeenten primair verantwoordelijk zijn voor de opbouw van de MRDH/Vervoersautoriteit, wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de expertise van de bestaande stadsregio's. Daarom wordt rekening gehouden met een financieel risico van maximaal € 0,2 miljoen. De kans dat dit risico zich daadwerkelijk voor gaat doen is zeer groot (categorie A).

4.6.5 Samenvatting risicoprofiel

Het risicoprofiel van de stadsregio Rotterdam laat zich op basis van de voorgaande hoofdstukken als volgt samenvatten:

Onderwerp	Financieel risico	Kans	Gewogen risico
Liquidatie	12.090.000	95%	11.485.500
Opbouw MRDH/Vervoersautoriteit	200.000	95%	190.000
TOTALEN	12.090.000		11.675.500

4.6.6 Weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit geeft de omvang van de middelen aan, die beschikbaar zijn om de hiervoor genoemde financiële risico's te financieren. De weerstandscapaciteit bestaat bij de stadsregio Rotterdam uit de vrij besteedbare reserves. Dat zijn de algemene reserve en de reserve weerstandsvermogen.

De stand van deze reserves per balansdatum zijn als volgt te specificeren:

	Prognose balans per 1-1-2015
Algemene reserve	1.000.000
Reserve weerstandsvermogen*	13.055.917
Totaal	14.055.917

*na mutaties en resultaatbestemming 2014 volgens begroting 2014 eerste wijziging

4.6.7 Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen kan worden berekend als de ratio van de weerstandscapaciteit en het risicoprofiel. Voor de stadsregio Rotterdam bedraagt deze ratio per 1 januari 2015 1,2. Volgens algemeen aanvaarde normen is een ratio tussen 1,0 en 1,4 als voldoende te kwalificeren.

5 Kostenverdeelstaat 2015-2018

Onderstaand treft u de kostenverdeelstaat 2015-2018 aan. Met behulp van deze staat worden de indirecte kosten (apparaatslasten c.q. overhead) verdeeld over alle programma's. Dit gebeurt op basis van het aan de programma's toegerekende aantal FTE's. Personeel, dat direct aan een programma werkt, wordt ook geheel daaraan toegerekend. Vervolgens worden alle nog niet verdeelde lasten (indirect personeel en alle overige apparaatslasten) volgens voornoemde verdeelsleutel toegerekend. De indirecte kosten van het programma Bereikbaarheid en Mobiliteit worden geheel gefinancierd uit BDU-middelen (42% van het totaal) en de indirecte kosten van de overige programma's uit de algemene dekkingsmiddelen (58%)

Kostenverdeelstaat 2015	Totaal	STUREN OP RUIMTELIJKE SAMENHANG		ECONOMISCHE STRUCTUUR VERSTERKING	BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT		WONEN, DUURZAAM EN MARKTGERICHT	DUURZAME REGIO	
		Bovenregionale samenwerking	Gebiedsgerichte opgaven		Verkeer en Vervoer	Openbaar Vervoer		Wonen	Groen
Salarislasten	4.874.685	124.761	484.001	748.416	925.935	1.246.565	628.633	367.114	349.260
Diensten door derden	311.500	13.253	42.322	82.411	13.757	13.757	66.477	37.730	45.703
Overige personele lasten	352.500	9.091	20.005	56.586	78.849	78.849	42.057	25.851	31.354
Huisvestinglasten	470.069	12.123	39.719	75.453	105.147	105.147	57.151	31.513	41.811
Organisatielasten	687.076	14.808	47.294	92.170	128.433	128.433	69.807	42.156	51.071
Bestuur	106.506	2.747	8.773	17.097	23.824	23.824	12.949	7.820	9.473
Communicatie	297.640	7.676	24.510	47.775	66.577	66.577	38.187	21.053	26.474
subtotaal	7.099.976	184.458	674.664	1.119.997	1.342.522	1.663.152	910.060	537.067	555.152
Bijdrage salariskosten Groene Verbinding	-							0	
Bijdrage salariskosten Rotterdam V&M	-90.756				-90.756				
Bijdrage reserve doorlopende activiteiten	-112.903								
TOTAAL	6.896.317	184.458	674.664	1.119.997	1.251.766	1.663.152	910.060	537.067	555.152

Kostenverdeelstaat 2016	Totaal	STUREN OP RUIMTELIJKE SAMENHANG		ECONOMISCHE STRUCTUUR VERSTERKING	BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT		WONEN, DUURZAAM EN MARKTGERICHT	DUURZAME REGIO	
		Bovenregionale samenwerking	Gebiedsgerichte opgaven		Verkeer en Vervoer	Openbaar vervoer		Wonen	Groen
Salarislasten	4.874.685	124.761	484.001	748.416	925.935	1.246.565	628.633	367.114	349.260
Diensten door derden	311.500	13.185	49.177	82.491	13.757	13.757	66.841	33.593	38.699
Overige personele lasten	352.500	9.044	33.733	56.586	78.849	78.849	45.550	23.043	26.546
Huisvestinglasten	478.031	12.265	45.746	76.726	106.921	106.921	62.170	31.250	35.999
Organisatielasten	666.697	14.944	55.739	97.496	130.211	130.211	75.759	33.075	43.652
Bestuur	106.506	2.733	10.192	17.097	23.824	23.824	12.853	6.962	8.021
Communicatie	297.640	7.637	24.483	47.775	66.577	66.577	38.714	19.457	22.414
subtotaal	7.087.558	184.570	707.072	1.122.603	1.346.184	1.666.783	931.829	519.496	524.801
Bijdrage salariskosten Groene Verbinding	-							0	
Bijdrage salariskosten Rotterdam V&M	-90.756				-90.756				
Bijdrage reserve doorlopende activiteiten	-84.251								
TOTAAL	6.912.551	184.570	707.072	1.122.603	1.255.398	1.666.783	931.829	519.496	524.801

Kostenverdeelstaat 2017	Totaal	STUREN OP RUIMTELIJKE SAMENHANG		ECONOMISCHE STRUCTUUR VERSTERKING	BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT		WONEN, DUURZAAM EN MARKTGERICHT	DUURZAME REGIO	
		Bovenregionale samenwerking	Gebiedsgerichte opgaven		Verkeer en Vervoer	Openbaar Vervoer		Wonen	Groen
Salarislasten	4.874.685	124.761	484.001	748.416	925.935	1.246.565	628.633	367.114	349.260
Diensten door derden	311.500	13.185	49.177	82.491	13.757	13.757	66.841	33.593	38.699
Overige personele lasten	352.500	9.044	33.733	56.586	78.849	78.849	45.550	23.043	26.546
Huisvestinglasten	486.151	12.474	46.524	78.040	106.744	106.744	63.231	31.760	36.511
Organisatielasten	648.125	15.161	50.546	94.053	132.172	132.172	76.357	30.637	44.409
Bestuur	106.506	2.733	10.192	17.097	23.824	23.824	12.853	6.962	8.021
Communicatie	297.640	7.637	24.483	47.775	66.577	66.577	38.714	19.457	22.414
subtotaal	7.072.107	184.995	708.657	1.125.262	1.349.858	1.670.487	933.983	520.578	526.048
Bijdrage salariskosten Groene Verbinding	-							0	
Bijdrage salariskosten Rotterdam V&M	-90.756				-90.756				
Bijdrage reserve doorlopende activiteiten	-52.240								
TOTAAL	6.929.111	184.995	708.657	1.125.262	1.259.102	1.670.487	933.983	520.578	526.048

Kostenverdeelstaat 2018	Totaal	STUREN OP RUIMTELIJKE SAMENHANG		ECONOMISCHE STRUCTUUR VERSTERKING	BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT		WONEN, DUURZAAM EN MARKTGERICHT	DUURZAME REGIO	
		Bovenregionale samenwerking	Gebiedsgerichte opgaven		Verkeer en Vervoer	Openbaar Vervoer		Wonen	Groen
Salarislasten	4.874.685	124.761	484.001	748.416	925.935	1.246.565	628.633	367.114	349.260
Diensten door derden	311.500	13.185	49.177	82.491	13.757	13.757	66.841	33.593	38.699
Overige personele lasten	352.500	9.044	33.733	56.586	78.849	78.849	45.550	23.043	26.546
Huisvestinglasten	494.434	12.686	47.316	79.370	110.597	110.597	64.312	32.732	37.234
Organisatielasten	621.202	15.348	57.243	96.022	133.801	133.801	77.904	39.103	45.046
Bestuur	106.506	2.733	10.192	17.097	23.824	23.824	12.853	6.962	8.021
Communicatie	297.640	7.637	24.483	47.775	66.577	66.577	38.714	19.457	22.414
subtotaal	7.058.467	185.394	710.146	1.127.760	1.353.340	1.673.969	936.008	521.596	527.220
Bijdrage salariskosten Groene Verbinding	-							0	
Bijdrage salariskosten Rotterdam V&M	-90.756				-90.756				
Bijdrage reserve doorlopende activiteiten	-23.034								
TOTAAL	6.944.677	185.394	710.146	1.127.760	1.262.584	1.673.969	936.008	521.596	527.220

6 Staat van reserves en fondsen 2015-2018

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2013 (na toelating)	Raming debets 2014	Raming onttrekkingen 2014	Raming saldo 31-12-2014	Raming debets 2015	Raming onttrekkingen 2015	Raming saldo 31-12-2015	Raming debets 2016	Raming onttrekkingen 2016	Raming saldo 31-12-2016	Raming debets 2017	Raming onttrekkingen 2017	Raming saldo 31-12-2017	Raming debets 2018	Raming onttrekkingen 2018	Raming saldo 31-12-2018
- Algemene reserve	1.000.000	0	0	1.000.000	0	0	1.000.000	0	0	1.000.000	0	0	1.000.000	0	0	1.000.000
- Bestemmingsreserve Verkeer & vervoer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Bestemmingsreserve Duurzameheid	60.749	0	60.749	60.749	0	0	60.749	0	0	60.749	0	0	60.749	0	0	60.749
- Instandhoudingsreserve	47.298.282	0	7.882.894	39.415.388	0	7.882.894	31.532.494	0	0	23.649.300	0	3.216.453	17.434.147	0	6.215.453	11.218.694
- Reserve doellopende activiteiten	440.842	0	407.003	341.939	0	112.003	229.936	0	0	144.784	0	82.240	62.544	0	53.004	9.540
- Reserve voorstaatsvonnissen	12.626.138	2.933.298	2.703.488	13.055.918	2.608.272	7.987.187	15.752.190	1.946.200	1.946.200	17.697.409	920.508	6.207.693	18.618.117	394.706	0	18.013.224
Subtotaal reserves	61.534.979	2.933.298	10.792.934	63.241.745	2.896.232	7.987.187	43.513.979	1.946.200	1.946.200	42.697.783	920.508	6.207.693	31.145.898	394.706	6.238.488	31.301.927
- Gemeente Verbinding	21.704.928	0	21.704.928	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Luchtwalwal	4.583.722	0	4.583.722	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- SLOK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- BDU verplicht	100.018.616	0	114.477.855	100.018.616	0	2.465.486	100.018.616	0	0	100.018.616	0	140.218.673	100.018.616	0	0	100.018.616
- BDU niet te verplichten	292.313.170	0	114.477.855	177.835.315	0	0	174.369.860	0	0	186.437.981	0	0	16.501.389	6.600.315	0	24.805.139
- BDU verplicht infra 2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- BDU niet te verplichten infra 2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Bereikbaarheidsdienstverlening Rotterdam met te verplichten	2.157.255	0	2.157.255	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Bereikbaarheidsdienstverlening Rotterdam verplicht	3.800.000	0	1.000.000	1.000.000	0	1.900.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Fonds O' - ChyKaart	3.197.568	0	107.568	3.305.136	0	0	3.305.136	0	0	3.305.136	0	0	3.305.136	0	0	3.305.136
- Fonds O' - ChyKaart	4.825	0	4.825	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Fonds O' - ChyKaart	0.787.802	0	805.115	5.865.687	0	2.820.275	2.985.412	0	0	45.137	0	0	45.137	0	0	45.137
- BWS verplicht	434.657.096	0	434.657.096	0	0	0	277.383.899	0	0	262.801.718	0	0	115.585.743	5.804.314	0	122.089.458
Subtotaal fondsen	496.302.872	2.933.298	159.785.395	338.452.865	2.896.232	16.281.538	328.467.378	1.946.200	18.819.328	308.684.509	920.508	158.204.255	453.710.751	6.198.821	6.238.488	153.970.885
Totaal reserves en fondsen	1.111.847.851	5.866.596	210.578.329	971.704.610	5.792.464	24.268.725	766.981.357	3.892.400	18.638.528	717.369.287	1.841.016	164.411.948	567.858.649	12.593.527	12.476.976	254.972.812

1) Geesamde onttrekking 2014 op basis van (gepland) inzichten jaarrekening 2013

6.1 Toelichting Staat reserves en fondsen 2015-2018

De onttrekking aan de Investeringsreserve in 2015 is gelijk aan de verwachte besteding aan voorschotten en afrekeningen vanwege tot en met 11 december 2013 verleende subsidies Investeringsreserve. Zie ook de toelichting in hoofdstuk 2.3 Investeringsreserve.

Er vinden geen toevoegingen meer plaats aan de Investeringsreserve. Het algemeen bestuur heeft op 12 februari 2014 het Liquidatieplan vastgesteld. In dat plan wordt voorgesteld met ingang van productiejaar 2013 geen omslagbijdragen meer te heffen bij de deelnemende gemeenten. Dat betekent dat er in de begroting 2015 en de meerjarenraming 2016-2018 geen omslagbaten en geen dotaties aan de Investeringsreserve zijn opgenomen.

De onttrekkingen aan de reserve Doorlopende activiteiten dienen ter dekking van de afschrijvingslasten op geactiveerde automatiseringsuitgaven.

De ontwikkeling van de reserve Weerstandsvermogen en de Algemene reserve is reeds beschreven in hoofdstuk 4.6 (paragraaf Weerstandsvermogen).

Het fonds Groene verbinding betreft van het Rijk ontvangen middelen voor de uitvoering van het deelproject Groene Verbinding binnen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam 750 ha. Er wordt rekening gehouden met de afwikkeling van het restant saldo van het fonds in 2014. De verwachting is daarom dat ultimo 2014 de stand van het fonds nihil is. Dat impliceert dat er in de begroting 2015 en de meerjarenraming 2016-2018 geen mutaties met betrekking tot dit fonds zijn opgenomen.

Het fonds Luchtkwaliteit betreft van de provincie Zuid-Holland verkregen middelen (de zgn. FES-gelden) van het voormalige Ministerie van VROM ter verbetering van de luchtkwaliteit in de regio. Dit bedrag wordt ingezet voor subsidies en opdrachten in het kader van uitvoeringsmaatregelen. De middelen moeten uiterlijk 31 december 2014 besteed zijn. Er wordt rekening gehouden met de afwikkeling van het restant saldo van het fonds in 2014. De verwachting is daarom dat ultimo 2014 de stand van het fonds nihil is. Dat impliceert dat er in de begroting 2015 en de meerjarenraming 2016-2018 geen mutaties met betrekking tot dit fonds zijn opgenomen.

De fondsen BDU en ontwikkeling daarvan worden nader toegelicht in hoofdstuk 2.2 Brede Doeluitkering.

Het fonds Jeugdzorg betreft de nog niet bestede middelen van de doeluitkering jeugdzorg. Per 1 januari 2015 ligt de verantwoordelijkheid voor de Jeugdzorg bij de gemeenten. Er wordt rekening gehouden met de afwikkeling van het restant saldo van het fonds in 2014. De verwachting is daarom dat ultimo 2014 de stand van het fonds nihil is. Dat impliceert dat er in de begroting 2015 en de meerjarenraming 2016-2018 geen mutaties met betrekking tot dit fonds zijn opgenomen.

Het fonds ISV3 (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing) bevat de van de provincie ontvangen en nog niet bestede middelen in het kader van stedelijke vernieuwing. Hiertoe is een bestuurs-overeenkomst gesloten met de provincie Zuid-Holland waarin de stadsregio zich verbindt om in de periode 2010 t/m 2014 in het kader van de provinciale stedelijke vernieuwingsdoelstellingen al het mogelijke te doen om uiterlijk per 31 december 2014 bepaalde prestaties te bereiken met betrekking tot de rijks- en provinciale doelstellingen ten aanzien van stedelijke vernieuwing. De middelen worden beschikt middels de subsidieverordening Investeringsreserve. Aangezien het kasritme van de ontvangsten afwijkt van de jaarlijks te realiseren bestedingen vindt er fondsvorming plaats. De onttrekking aan het fonds in 2015 en 2016-2018 is gelijk aan de verwachte besteding aan voorschotten en afrekeningen van de restantverplichting subsidies Investeringsreserve per 31 december 2013. Zie ook de toelichting in hoofdstuk 2.3 Investeringsreserve.

Het fonds BWS bevat verplichtingen met betrekking tot sociale koop. Het gaat om ongeveer 45 dossiers, waarvoor maximaal tot en met 2014 nog een jaarlijkse bijdrage plaatsvindt. De verwachting is daarom dat ultimo 2014 de stand van het fonds nihil is. Dat impliceert dat er in de begroting 2015 en de meerjarenraming 2016-2018 geen mutaties met betrekking tot dit fonds zijn opgenomen.

7 Inwonerbijdrage

Gemeente	Begroting 2015			1e wijz. begroting 2014		
	Aantal inwoners per 1-1-2014 **)	Berekende bijdrage per inwoner	Inwoner bijdrage 2015	Aantal inwoners per 1-1-2013 *)	Berekende bijdrage per inwoner	Inwoner bijdrage 2014
Albrandswaard	25.071	4,63	116.006	25.003	4,65	116.166
Barendrecht	47.371	4,63	219.190	47.053	4,65	218.613
Bernisse	12.375	4,63	57.260	12.426	4,65	57.732
Brielle	16.304	4,63	75.440	16.072	4,65	74.672
Capelle aan den IJssel	66.204	4,63	306.332	66.122	4,65	307.209
Hellevoetsluis	38.955	4,63	180.248	39.442	4,65	183.251
Krimpen aan den IJssel	28.825	4,63	133.376	28.692	4,65	133.306
Lansingerland	57.111	4,63	264.258	55.265	4,65	256.766
Maassluis	32.091	4,63	148.488	31.849	4,65	147.973
Ridderkerk	45.237	4,63	209.316	45.208	4,65	210.041
Rotterdam	618.261	4,63	2.860.752	616.260	4,65	2.863.201
Schiedam	76.406	4,63	353.538	76.244	4,65	354.237
Spijkenisse	72.539	4,63	335.645	72.171	4,65	335.313
Viaardingen	71.025	4,63	328.639	71.042	4,65	330.068
Westvoorne	13.971	4,63	64.645	13.901	4,65	64.585
TOTAAL	1.221.746		5.653.133	1.216.750		5.653.133

*) bron: Statline Databank CBS, aantal inwoners per 1-1-2013; actualisatie 25-9-2013

***) bron: Statline Databank CBS, **voorlopig** aantal inwoners per 1-1-2014; info van 31-3-2014.

Aantal inwoners.

Het aantal inwoners op 1 januari 2014 per gemeente is op het moment van opmaak van de begroting 2015 nog niet definitief bekend bij het CBS. Bovenstaand tabel is afgestemd op het **voorlopig** aantal inwoners op de peildatum 1 januari 2014.

De weergegeven Inwonerbijdrage per gemeente voor 2015 is derhalve nog een voorlopige tot het moment dat het definitieve aantal inwoners op 1 januari 2014 bekend is.

Zodra dit aantal inwoners per gemeente bekend is worden deze opgenomen in bovenstaande tabel en wordt de bijdrage 2015 definitief vastgesteld.

Dit zal naar verwachting bij de 1^e begrotingswijziging 2015 aan de orde zijn.

Indexering inwonerbijdrage.

In afwijking op het advies voor een indexatie van 0,5% van de Werkgroep verbetering financiële sturing gemeenschappelijke regelingen, welke is ingesteld door de Kring van de gemeentesecretarissen Rotterdam-Rijnmond heeft het algemeen bestuur met vaststelling van de Kadernota 2015 besloten de inwonerbijdrage voor 2015 niet te verhogen.

Dit betekent dat de geraamde opbrengst van de Regiobijdrage in 2015 blijft gehandhaafd op een bedrag van € 5.653.133.

8 Vaststellingsbesluit

Het algemeen bestuur van de stadsregio Rotterdam,

gelet op artikel 48 van de gemeenschappelijke regeling stadsregio Rotterdam;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 11 juni 2014;

b e s l u i t :

1. de begroting 2015 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 9 juli 2014 van het algemeen bestuur.

de secretaris,

de voorzitter,

drs. J. Fix

ing. A. Aboutaleb

Bijlage 1 - RIVV 2015 – 2018

In het Regionale Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RIVV) wordt invulling gegeven aan de investeringen die plaatsvinden in de regio Rotterdam in de komende vier jaar. De stadsregio speelt hierbij de rol als subsidieverstrekker of als directe opdrachtgever. Hierna is het RIVV op hoofdlijnen opgenomen. Een gedetailleerd RIVV wordt toegevoegd bij de eerste begrotingswijziging 2014.

RIVV	2015	2016	2017	2018
OV	27.169.920	42.816.680	199.162.000	44.996.000
verkeer	11.630.080	16.583.320	15.238.000	25.104.000
Eindtotaal	38.800.000	59.400.000	214.400.000	70.100.000

RIVV	2015	2016	2017	2018
groot	18.800.000	39.400.000	194.000.000	50.100.000
Fiets				
OV	16.800.000	37.500.000	194.000.000	40.100.000
P+R				
Wegennetwerk	2.000.000	2.900.000		10.000.000
klein	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
DVM	500.000	1.600.000	1.600.000	1.600.000
Fiets	1.170.000	4.020.000	4.000.000	4.000.000
Flankerende maatregelen		116.000		
Goederenvervoer				
Haltetoegankelijkheid				
Mob. man.	500.000	1.800.000	1.800.000	1.800.000
OV	10.369.920	5.316.680	5.162.000	4.896.000
P+R	750.000	2.388.000	2.200.000	2.200.000
VV edu	455.000	455.000	455.000	
VV infra	2.192.000	4.251.500	3.320.000	3.300.000
Wegennetwerk	4.063.080	52.820	1.463.000	2.204.000
Eindtotaal	38.800.000	59.400.000	214.400.000	70.100.000

