METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAARSTUKKEN 2016

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

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Inhoudsopgave

Voorwoord 4

Leeswijzer 6

Deel 1 Jaarverslag 7

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH 7

1.1 Strategie en resultaten 7

1.2 Investering in een sterke regio 10

1.3 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten 13

1.4 Samenwerking met partners 15

1.5 Het resultaat en de voorgestelde bestemming 16

Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording 17

2.1.1 Programma Verkeer 17

2.1.2 Programma Openbaar Vervoer 26

2.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat 33

2.3 Programma Samenwerkingsverbanden 54

Hoofdstuk 3 Paragrafen 55

3.1 Organisatie en bedrijfsvoering 55

3.1.1 Organisatie 55

3.1.2 Bedrijfsvoering 57

3.2 Financiering 63

3.3 Verbonden partijen 67

3.4 Weerstandsvermogen en risico's 71

3.5 Onderhoud kapitaalgoederen 74

3.6 Staat van reserves en fondsen 76

3.7 Inwonerbijdrage per gemeente 76

Deel 2 Jaarrekening 78

Hoofdstuk 4 Balans 2016 78

Hoofdstuk 5 Programmarekening 79

Hoofdstuk 6 Toelichtingen 80

6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling 80

6.2 Toelichting op de balans 82

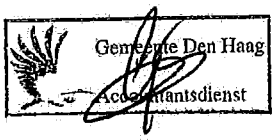
6.3 Toelichting op de programmarekening 94

6.4 Verantwoording 2016 conform SiSa 102

6.5 WNT-gegevens 103

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Deel 3 Overige gegevens 108
Hoofdstuk 7 Besluit 108
Hoofdstuk 8 Controleverklaring 109
Bijlage 1: samenstelling bestuursorganen MRDH 2016 (per 31-12-2016) 110
Bijlage 2 Toelichting op gebruikte afkortingen 112



Voorwoord

De 23 gemeenten die samen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormen, werken er hard aan om van de grootstedelijke regio Rotterdam Den Haag een Europese topregio te maken. Of beter gezegd: om daarvan opnieuw een topregio te maken. Want dat was de regio tot voor de economische crisis.

Europese topregio

De metropoolregio heeft legio economische kansen. Denk aan een sterke internationale oriëntatie en een diverse economische structuur met zwaartepunten in alle topsectoren. Neem daarbij de aanwezigheid van vier topuniversiteiten en meerdere hogescholen, alsmede de aanwezigheid van natuur vlakbij de grootste stadscentra. Al deze factoren geven dit gebied een zeer goede uitgangspositie om de internationale concurrentie met andere metropolen aan te gaan.

Het systeem van verkeer en vervoer is een cruciaal onderdeel van onze metropoolregio. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn daarbij geen doelen op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio. Versterk je de interne bereikbaarheid, dan benut je de kwaliteiten van de verschillende deelgebieden binnen de metropoolregio optimaal. En door het verbeteren van de externe bereikbaarheid, nationaal en internationaal, versterk je de economische relatie met andere economische zwaartepunten in Nederland en daarbuiten.

Samen sterk

De 23 gemeenten werken samen in de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag met als taken economisch vestigingsklimaat en verkeer en vervoer, gericht op het worden van een Europese topregio. Alle 23 gemeenten zijn daartoe vertegenwoordigd in het algemeen bestuur, de bestuurscommissies en de adviescommissies van de metropoolregio. De 23 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk voor de metropoolregio in. De 23 gemeenten bundelen niet alleen hun krachten onderling, maar werken ook intensief samen met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland, de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. Daarnaast werkt de metropoolregio nauw samen met de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. De 23 gemeenten, bedrijven, vervoerders, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en innovatieve MKB-ondernemers in de metropoolregio willen investeren in het gebied. In economische vernieuwing, verbeterde bereikbaarheid, toonaangevende duurzaamheid en aantrekkingskracht, waardoor de internationale concurrentiekracht wordt vergroot. In 2017 vindt de eerste evaluatie plaats van de gemeenschappelijke regeling.

Voor het bereiken van de ambitie worden de 23 gemeenten in de metropoolregio ondersteund door de werkorganisatie van de gemeenschappelijke regeling. Om gezamenlijke doelen te realiseren, zetten de deelnemende gemeenten ook hun eigen medewerkers in, die helpen bij projecten, activiteiten en het uitstippelen van beleid. De werkorganisatie is daarmee vooral een netwerkorganisatie, waarbij de kennis, kunde en capaciteit juist van de 23 gemeenten zelf moet komen. Daardoor kunnen de kosten van de werkorganisatie ook beperkt blijven. In 2016 is daartoe een eerste interne evaluatie van de ambtelijke MRDH-organisatie uitgevoerd. Op basis daarvan heeft begin 2017 een interne organisatiewijziging plaatsgevonden. Medio november 2017 verhuist de werkorganisatie van Den Haag naar Rotterdam, waar het nieuwe huis van de metropoolregio vorm zal krijgen.

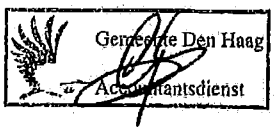
Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Resultaten 2016
Investeren in vernieuwen. De titel van het Regionaal Investeringsprogramma dat in 2016 is vastgesteld, vat de uitdaging voor onze metropoolregio goed samen. Alleen door gericht en samenhangend te investeren in vernieuwing van de economie en de verbetering van de bereikbaarheid, kunnen we het potentieel van onze regio ten volle benutten. Alleen dan kunnen we de internationale concurrentie met andere metropolen aan.

Het op 1 februari 2016 gepresenteerde OESO-rapport 'Territorial Review of The Metropolitan Region of Rotterdam The Hague' legt de vinger op de zere plek. De economische prestaties van onze regio blijven achter bij vergelijkbare regio's in Nederland en daarbuiten. Het rapport beschrijft de kansen die onze regio heeft, maar benoemt tevens dat dit potentieel onderbenut is. Investeren in de versterking van de economische structuur kan volgens de OESO leiden een structurele groei van 2 tot 4 % op jaarbasis. Dit betekent meer werkgelegenheid voor alle lagen van de beroepsbevolking in de regio. De 23 gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag hebben de boodschap begrepen. Samen met de provincie Zuid-Holland, de Economische Programmaraad Zuidvleugel en de Dordtse en Leidse regio zijn we er in geslaagd om in korte tijd een Regionaal Investeringsprogramma op te stellen. Dit unieke programma is op 6 juli 2016 overhandigd aan minister-president Rutte. Een belangrijke stap voor het starten van het gesprek met het Rijk. Betrokkenheid van het Rijk bij het tot uitvoering brengen van dit investeringsprogramma is immers essentieel.

In 2016 zijn nog meer belangrijke mijlpalen behaald, waarvan wij er een aantal in het bijzonder willen noemen. De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 is vastgesteld waarmee er een stevige ambitie ligt om de bereikbaarheid van onze regio te versterken. Om de (internationale) bereikbaarheid te verbeteren werken we samen met het Rijk en de provincie aan de aanleg van nieuwe wegen. Daarnaast werken de 23 gemeenten samen met de vervoerders aan een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk. De metropoolregio heeft in 2016 de voor inbesteding benodigde zeggenschap verkregen over de RET en HTM. De concessies voor tram en metro in Rotterdam en omstreken en Den Haag en omstreken zijn gegund aan de RET en de HTM. Voor de uitbreiding van het metronetwerk staat de metropoolregio garant voor een lening van de Europese Investeringsbank aan de RET. Deze garantie maakt onderdeel uit van het besluit om de financiering van de railassets van onze regionale OV-bedrijven gefaseerd over te nemen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.

Met de oplevering van de Roadmap Next Economy ligt er een langetermijnstrategie, gecombineerd met handelingsperspectieven en projecten als basis voor de transformatie naar een nieuwe economie in onze metropoolregio. Minister Kamp heeft de Roadmap op 1 december 2016 in ontvangst genomen. De goede samenwerking met de provincie Zuid-Holland is onderstreept door de ondertekening van het Samenwerkingsconvenant PZH-MRDH op 1 juli 2016. Daarnaast is de samenwerking van, voor en door de 23 gemeenten verder versterkt en heeft een interne evaluatie van de MRDH-werkorganisatie plaatsgevonden.



Tot slot
Samen sterk dus. De metropoolregio is van, voor en door 23 gemeenten. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft alles in zich om weer een economische topregio te worden. Het behalen van die topposítie lukt alleen als we daar met de 23 gemeenten onverminderd de schouders onder zetten, samen met onze partners. In 2015 en 2016 is een belangrijke basis gelegd om in 2017 en 2018 concrete resultaten voor onze regio te boeken.

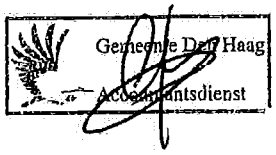
Leeswijzer
Voor u ligt de jaarrekening 2016 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het voorliggende document is een integrale jaarrekening met daarin zowel de programma's voor Verkeer en Openbaar Vervoer, het programma Economische Vestigingsklimaat en het programma Samenwerkingsverbanden.

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording[1] (BBV) bestaat de jaarrekening uit een jaarverslag (deel 1) een jaarrekening (deel 2) en overige gegevens (deel 3).

Deel 1 het jaarverslag bestaat uit de hoofdstukken 1 tot en met 3. Hoofdstuk 1 gaat in op de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH met daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale jaarrekening.
Hoofdstuk 2 betreft de programmaverantwoording van de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer, Economisch Vestigingsklimaat en Samenwerkingsverbanden.
In hoofdstuk 3 gaat o.a. in op de verplichte paragrafen.

Deel 2 de jaarrekening bestaat uit hoofdstuk 4 (balans 2016), hoofdstuk 5 (programmarekening) en hoofdstuk 6 (toelichtingen).

Deel 3 overige gegevens bevat het besluit en de controleverklaring.



[1] De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken opstellen. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevat de regelgeving daarvoor. Op basis van de wet geldt het BBV ook voor gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

Deel 1 Jaarverslag

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH

De jaarrekening 2016 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een integrale jaarrekening met daarin zowel de programma's voor Verkeer en Openbaar Vervoer, het programma Economische Vestigingsklimaat en het programma Samenwerkingsverbanden.

Op 3 juli 2015 heeft het algemeen bestuur de begroting 2016 inclusief het meerjarenbeeld 2017-2019 vastgesteld. Het algemeen bestuur heeft op 1 juli 2016 kennis genomen van de 1e Bestuursrapportage MRDH 2016 en heeft de daarin opgenomen 1e begrotingswijziging 2016 vastgesteld. In deze vergadering zijn ook de Jaarstukken MRDH 2015, voorzien van een goedkeurende controleverklaring omtrent getrouwheid en rechtmatigheid, vastgesteld. De 2e begrotingswijziging 2016, opgenomen in de 2e Bestuursrapportage 2016, is vastgesteld door het algemeen bestuur op 9 december 2016.

1.1 Strategie en resultaten

De agenda's van de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat vormen de basis van de brede strategie van de metropoolregio. Die strategie bestaat uit vier belangrijke aandachtsgebieden.

1. Economische vernieuwing
Met meer dan twee miljoen inwoners en een bijdrage van circa 20 procent aan het Bruto Nationaal Product is de metropoolregio een belangrijke economische kern van ons land. Maar het verbeteren van werkgelegenheid en aantrekkingskracht vereist economische en technologische vernieuwing. Innovaties moeten in een hogere versnelling komen, waarbij bedrijven en instellingen bijvoorbeeld op een creatieve manier met elkaar moeten samenwerken. Denk aan het fieldlab Additive Manufacturing, waarin de gemeente Rotterdam, bedrijven, onderzoekers en studenten zich buigen over de mogelijkheden van 3D printtechnieken voor de maritieme industrie. Een scheepsschroef uit een 3D metaalprinter? Het kan straks in hier in de regio.

2. Bereikbaarheid verbeteren
Voor een gezonde, nieuwe economie is het belangrijk dat het economisch hart blijft kloppen. Het betekent dat we de aderen en slagaders, de belangrijke infrastructuur, moeten openhouden. We gaan ervoor zorgen dat bewoners, bezoekers en zakelijk verkeer zich snel en efficiënt kunnen verplaatsen. Dat vergt investering in connectiviteit. Zo bereidt de regio een schaalsprong voor van het openbaar vervoer naar een regionaal lightrailnetwerk. De verbinding Rotterdam-Delft-Den Haag wordt daarbij de ruggengraat. Het netwerk gaat de economische toplocaties en de woonwijken beter verbinden en biedt nieuwe kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Vanuit alle plekken in de regio kunnen reizigers het lightrailnetwerk straks goed bereiken. Zowel met de fiets als met de auto (P+R), en in toenemende mate ook met innovatieve oplossingen, zoals automatisch vervoer.

Bereikbaarheid verbeteren betreft ook verbetering van de infrastructuur voor dataverkeer. Vanuit de Roadmap Next Economy zetten bedrijven en overheden zich samen in voor realisatie van

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

nieuwe netwerken die innovatieve diensten op het gebied van energie, logistiek en mobiliteit mogelijk maken. Zoetermeer is in dat kader de regionale trekker voor kennis en werkgelegenheid op het gebied van Big Data.

3. Toonaangevende duurzaamheid
Structurele economische en maatschappelijke veranderingen leiden tot een next economy. Die nieuwe economie kenmerkt zich ook door circulariteit: we gaan slimmer om met grondstoffen, energie en hergebruik van materialen. Dit biedt mogelijkheden voor groei van productiviteit. Daarom zet de MRDH mondiale vraagstukken en oplossingen rond duurzaamheid centraal. Bijvoorbeeld door het gebruik van elektrische auto's te stimuleren. En dat via een gezamenlijke aanbesteding voor de plaatsing en exploitatie van laadpalen.

Voor de nieuwe busconcessies, die in 2018 en 2019 starten, gelden diverse voorwaarden. Een zeer belangrijke voorwaarde is dat de vervoerder gedurende de concessieperiode de transitie moet maken naar honderd procent zero emissie. Dus geen enkele schadelijke uitstoot meer. De MRDH daagt vervoerders uit om met een ambitieus transitieplan deze stap zo snel mogelijk te maken. Bovendien onderzoekt de Metropoolregio samen met de vervoerders hoe je de elektriciteitsnetwerken van tram en metro slimmer kunt benutten voor de energietransitie in de steden.

4. Aantrekkingskracht regio versterken
Economische vernieuwing en duurzaam verdienvermogen steunen op menselijk talent en ondernemerschap. Maar vandaag de dag kiezen talenten niet alleen een werkplek, ook een klimaat waar het goed leven en wonen is. Daarom zetten de 23 gemeenten in op een regio met schone lucht, nauwelijks milieuoverlast, veel groen en ruimte voor recreatie. Inwoners en bezoekers moeten er bovendien graag op uit willen trekken. Samen met de gemeenten Zoetermeer en Alphen aan den Rijn, alsmede met de provincie, werken we daarom aan het versterken van de waterverbindingen in de regio. Om ook daarmee toerisme en recreatie te stimuleren.

Eerste resultaten van de strategie
Om de gestelde ambities te realiseren, werken de 23 gemeenten intensief samen met onder meer bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke en internationale organisaties. Gezamenlijk pakten zij het traject Roadmap Next Economy op. Dat werd in 2016 afgerond. Verder is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld en stelde de MRDH het Regionaal Investeringsprogramma vast, inclusief de uitvoeringsstrategie. De 23 gemeenten, de provincie Zuid-Holland, de Economische Programmaraad Zuidvleugel en de regio's Holland Rijnland en Drechtsteden pakken het Regionaal Investeringsprogramma verder op. Dit programma boekte al diverse resultaten. Enkele voorbeelden.

1. Europese steun voor betere bereikbaarheid
De Europese Investeringsbank (EIB) is de instelling voor langlopende leningen van de Europese Unie. De EIB en de RET tekenden een overeenkomst voor een lening van € 120 miljoen. Met dat geld schaft de Rotterdamse vervoerder zestien nieuwe metrotoestellen aan. De metro's gaan rijden op de Hoekse Lijn, het traject tussen Rotterdam en Hoek van Holland dat in september 2017 wordt heropend. Daarnaast komen er zes nieuwe metro's om vaker in de spits tussen Rotterdam en Den Haag te rijden. Om de lening te kunnen verstrekken, staat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag garant.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

2. Frequentie OV omhoog
Staatsecretaris Sharon Dijksma (Infrastructuur en Milieu) heeft groen licht gegeven voor de spooruitbreiding tussen Rijswijk en Delft-Zuid. Daarmee zet het Kabinet een belangrijke stap in de verbetering van het economisch vestigingsklimaat van de Zuidelijke Randstad. Dit ook mede dankzij de gezamenlijke inzet vanuit de regio, waaronder de gemeenten Den Haag, Rotterdam, Delft en Schiedam. Het Tracébesluit betekent dat in 2023 elke tien minuten een Sprinter voorbij komt (nu nog elk kwartier) op het traject tussen Dordrecht en Leiden. Daarmee wordt voldaan aan het belangrijkste doel van het programma Stedenbaan, waarin onder meer MRDH, NS en ProRail al tien jaar samenwerken aan verbetering van het openbaar vervoer in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling.

Voor een meer geïntegreerde regionale economie en betere verbindingen naar andere regio's zijn snellere Intercity's en frequenter rijdende regionale treinen/lightrails tussen Rotterdam en Den Haag van groot belang. Daarom krijgt de spoorverbinding tussen Den Haag en Rotterdam hoge prioriteit in het Regionaal Investeringsprogramma. Samen met de NS en Prorail zorgen de gemeenten er bovendien voor dat de stations voor fietsers beter bereikbaar worden en de inrichting van de omgeving van stations aantrekkelijker. Onder meer door het realiseren van nieuwe woningen en (bij de grote stations) kantoren.

Verder heeft de metropoolregio in 2016 zeggenschap verkregen over de RET en HTM. De concessies voor tram en metro in Rotterdam en omstreken en Den Haag en omstreken zijn gegund aan de RET en de HTM.

3. Automatisch Vervoer op de Last Mile
Met de Parkshuttle in Capelle aan den IJssel heeft de MRDH al een historie van vijftien jaar met Automatisch Vervoer op de Last Mile. Van daaruit ontwikkelen gemeenten, bedrijfsleven en kennisinstellingen het fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) als onderdeel van het Regionaal Investeringsprogramma.

Samen met de gemeenten Leiden, Den Haag, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Capelle aan den IJssel, de provincie, de TU Delft en de Rotterdamse en Haagse Hogeschool ontwikkelt de Metropoolregio op locatie oplossingen voor Automatisch Vervoer op de Last Mile. Onderdeel hiervan is de Parkshuttle, dat is mogelijk nu de vervoerconcessie van Connexxion tot eind 2018 is verlengd. Tevens lanceert de TU Delft in 2017 het research lab Automated Driving, waar zij de praktijkeffecten van nieuwe automatische technologie gaat testen.

4. Opzetten samenwerking fieldlabs en MKB
Fieldlabs zijn praktijkomgevingen waarin bedrijven en kennispartners samenwerken in het ontwikkelen, testen en demonstreren van nieuwe technologieën, producten en innovaties. Denk aan robotisering, 3d-printing en big dataprocessing. Het doel van de Fieldlabs is drieledig: versterking van de regionale economie, bijdragen aan het oplossen van maatschappelijke vraagstukken en verbetering van de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt. In het kader van het Regionaal Investeringsprogramma zijn 15 Fieldlabs bijeen gebracht in een regionaal netwerk. Het netwerk wordt ondersteund door een kernteam van MRDH, PZH, InnovationQuarter en TNO. De kracht van de Fieldlabs in de regio Zuid-Holland is dat ze zich richten op mondiale vraagstukken en internationale marktkansen en daarvoor oplossingen vinden vanuit de sterke

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

sectoren die de regio kenmerken. Denk daarbij aan de high tech sector, glastuinbouw, het haven industrieel complex of bijvoorbeeld de beschikbare kennis en expertise op het terrein van deltatechnologie.

1.2 Investering in een sterke regio

De geschetste successen komen voort uit het werken aan noodzakelijke vernieuwing. Ze lopen vooruit op de nog te boeken resultaten in 2017. En die komen weer voort uit de projecten van het Regionaal Investeringsprogramma. Eerder pleitte voorzitter van de metropoolregio Ahmed Aboutaleb dat de regio een fundamenteel nieuwe aanpak behoeft. "De Metropoolregio biedt veel kansen voor een nieuwe, duurzame economie. Benutten we deze kansen goed, dan kan het bedrijfsleven innoveren en levert dat meer werkgelegenheid op." Het Regionaal Investeringsprogramma toont hoe en welke kansen de regio oppakt.

Krachtige mix

Onze regio heeft alles in huis om weer een Europese topregio te worden. En te blijven. Dit dankzij een veelzijdig en onderscheidend economisch profiel. Bekijk de regio en je ziet toonaangevende internationale bedrijven, uitmuntende onderwijs- en kennisinstellingen, de grootste mainport van Europa en mondiaal toonaangevende greenports voor agrofood. Daarnaast hebben we internationaal aanzien op het gebied van vrede en recht. Maar dat is nog niet alles. Met de concentratie van bedrijven en kennisinstellingen rond onder meer clean tech, health & life sciences, recycling, food, mobility & logistics en safety & security, in combinatie met de haven, heeft de regio een krachtige mix in handen. Verder zijn er mogelijkheden voor kruisbestuiving tussen bijvoorbeeld (bio)chemie en tuinbouw, tussen security, ICT en finance, tussen voedselproductie en gezondheid en tussen de lucht-/ruimtevaart en het maritieme cluster. Kortom, kansen te over.

Maar liefst 150 projecten

Het investeringsprogramma bestaat uit maar liefst 150 concrete projecten die zijn aangedragen door de betrokken gemeenten, de provincie, de kennisinstellingen en het bedrijfsleven. Uit die lijst zijn, zogenoemde focusprojecten benoemd. Deze projecten hebben een grote regionale betekenis en kunnen in de periode tot medio 2017 tot een concreet resultaat leiden. De totale lijst aan projecten staat op de website investeringsprogramma.nl.
Voor het sterker maken van onze regio vernieuwen we in viervoud; vernieuwen in (1) economie, (2) energie, (3) verbindingen en (4) stad en omgeving. De genoemde 150 projecten vallen allen onder deze vier invalshoeken.
Het algemeen bestuur stelde op 9 december 2016 een aantal focusprojecten vast. In de tabel hieronder leest u welke focusprojecten dat zijn. De projecten met een * hebben een relatie met de Roadmap Next Economy. Daarnaast besloot het algemeen bestuur enkele van deze projecten in de etalage te zetten. Om daarmee effectiever te zijn op het gebied van communicatie en public affairs.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Focusprojecten			Bestuurlijk verantwoordelijk
Vier sporen Den Haag-Rotterdam	Rijswijk-Delft Zuid		MRDH/PZH/Rijk
	Delft Zuid – Schiedam		
	Schiedam-Rotterdam Centraal		
Next Generation Woonwijken (*)	Verstedelijkingsstrategie		PZH
	Verduurzaming woningen VvE's		MRDH/Gemeenten
	Wijkaanpak		MRDH/Gemeenten
Energie-infrastructuur	Smart Multi Commodity Grid (*)		PZH/MRDH/ Gemeenten
	Cluster West		
	Cluster Oost		
Opwekking duurzame energie	Geothermie (*)		PZH/Gemeenten
Digital Gateway (*)	Connect MRDH		Privaat
	Digital Port		
	Automated/connected Mobility		
Automatisch Vervoer Last Mile	Fieldlab Automatisch Vervoer (*)		MRDH/ Kennisinstellingen
	Rotterdam The Hague Airport – shuttle RandstadRail Meijersplein		MRDH
	Rivium		Capelle ad Ijssel
	Vijfsluizen		Schiedam
	Transformatie onderkant OV		MRDH
Vervoer op maat			
Energietransitie mobiliteit	Zero emissie openbaar vervoer (*)		MRDH/Privaat
	OV- en weginfrastructuur		MRDH/PZH
	Laadpalen elektrisch vervoer		MRDH/Gemeenten
Transformatie kantoren en winkels	Transformatie kantoren[2]		MRDH/Gemeenten
Weginfrastructuur	Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet A4/N223 Den Hoorn, A4 - N470 Kruithuisweg - A13, A29/N487, A29/N217, A29/N59 Hellegatsplein, A12 / N219, A4 / N206, A20 Maasdijk, A20 Vlaardingen, A20 Maassluis Noordzijde, A20 Vlaardingen West, A20 Maassluis Zuidzijde, A15 IJsselmondse Knoop, A15 Aveling, A15 Hartelbrug, A15 Harmsenbrug (N57), A20 Capelle a/d IJssel (m.n. afrit vanuit Terbregseplein), Aansluiting Zoetermeer, A4 - N211 - N222 - A20 (Veilingroute), A4 Den Haag Zuid Harnaschknoop		MRDH/PZH/Rijk
	Oeververbindingen	Rotterdam	MRDH/Rotterdam/Rijk
		Brienenoord/Algeracorridor	MRDH/Rotterdam/ Capelle en Krimpen ad IJssel/ Ridderkerk/Rijk
	Corridor Rotterdam-Antwerpen		PZH/Rijk
	Fietsparkeren bij OV haltes		MRDH
Schaalsprong Metropolitaan OV	Samenloop RandstadRail E met Zoetermeerlijn ¾		MRDH/Gemeenten
	Rotterdam		
	Den Haag		
	Oost-/Westland		
Campus Leiden (*)	Bereikbaarheid, Stationsgebied, Vastgoed, Faciliteiten		Leiden
Campus Delft (*)	Bereikbaarheid, Stationsgebied, Vastgoed, Faciliteiten		Delft
Rotterdam Innovation District (*)	Herontwikkeling, Innovatie, Bereikbaarheid		Rotterdam
Central Innovation Ditstrict Den Haag (*)	Herontwikkeling, Innovatie, Bereikbaarheid		Den Haag
Internationale Ontwikkeling Scheveningen	Herontwikkeling, innovatie, Bereikbaarheid		Den Haag

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Fieldlabs	Fieldlab infrastructuur (*)	MRDH/PZH/ Kennisinstellingen
Greenports Modernisering Glastuinbouw	Greenport corridor (onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling A4-Veilingroute A20)	PZH
Greenports Next Step Food	World food park	GR Nieuw Reijerwaard
A12 Corridor/Bleizo	Multimodale ontsluiting Corridor A12 (Railterminal)	Lansingerland
Maritiem Service District		Schiedam
Metropolitaan Landschap	Hollandse banen	MRDH/PZH/ Gemeenten
	Metropolitane fietsroutes	
	Inpassing Viersporigheid Central Park	

Aanzienlijk meer banen

Het Regionaal Investeringsprogramma toont meer dan 150 projecten met een investeringsbehoefte van € 12 tot € 15 miljard over de komende tien jaar. Bedrijven, kennisinstellingen en overheden ontwikkelen deze projecten samen en geven met elkaar de financieringsstrategie vorm. De projecten versterken niet alleen de economie, maar leveren (volgens berekeningen van de OESO) ook nog eens 25.000 tot 50.000 banen op in een regio en twee tot vier procent extra economische groei. En dat in een gebied waar al circa 20 procent van het Bruto Nationaal Product wordt verdiend.

Uitvoering

Bij het uitvoeren van het Regionaal Investeringsprogramma voert de werkorganisatie van de metropoolregio vooral de regie. Met bestuurlijke kracht kan zij projecten verder brengen. Trekker van de projecten kunnen de provincie, de gemeenten, private partners en ook de MRDH zijn. Veel projecten hebben een publiek-privaat karakter. Nu de Roadmap Next Economy gereed is, krijgt de private inbreng ook een zwaarder accent. Uitvoering van zulke projecten is vaak alleen mogelijk als overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen nauw met elkaar samenwerken; de triple helix.

Een grote uitvoeringsorganisatie kent de metropoolregio bij dit investeringsprogramma niet. Wel ondersteunen en faciliteren wij met de zogenoemde vliegwielfuncties: financiering, Europa, Public Affairs, Tafel Rijk-MRDH/regio en themabijeenkomsten. De ambtelijke en bestuurlijke Investment Board vormen de 'motor' om ervoor te zorgen dat de trekkers van de projecten (de projecteigenaren) resultaten behalen.

Financiering

Zoals gezegd is voor de genoemde focusprojecten een investering van € 12 tot € 15 miljard voor de komende tien jaar nodig. Dat geld moeten bedrijven, kennisinstellingen en overheden bij elkaar brengen. Per project komt er een bekostigings- en financieringsarrangement. Daarnaast willen wij dat partijen ook zelf op zoek gaan naar nieuwe financieringsbronnen. Ook de MRDH gaat dat doen. Een mooi voorbeeld is de al genoemde lening van de Europese Investeringsbank voor de aanschaf van nieuwe metro's. De 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland moeten in hun begrotingen ook zeker rekening houden met financiële bijdragen aan projecten waarvan zij zelf (bestuurlijk) eigenaar zijn.

Gemeente Den Haag
Archiefbewaarantsdienst

Voortgang bewaken
Hoe verloopt de uitvoering van het Regionaal Investeringsprogramma? En hoe de implementatie van de Roadmap Next Economy? Deze vragen komen bij elke reguliere vergadering van de Adviescommissies, de Bestuurscommissies en het algemeen bestuur aan de orde. Ook in de Economische Programmaraad Zuidvleugel komen de voortgang en de strategische kansen, dilemma's en knelpunten ter tafel. Ook vindt elk jaar een uitgebreidere bijeenkomst, een *special,* plaats waarbij alle betrokken partijen samen de balans opmaken.

Wilt u tussentijds de voortgang van het programma en de projecten zien, ga dan naar investeringsprogramma.nl. De MRDH beheert deze website, maar de projecteigenaren leveren zelf de informatie aan en houden deze actueel.

1.3 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten

De 23 gemeenten zijn direct vertegenwoordigd in het bestuur van de metropoolregio. In 2016 kende de metropoolregio de volgende bestuursorganen: het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur, de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (Va), de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (EV) en de voorzitter. Het algemeen bestuur heeft op 19 december 2014 twee adviescommissies, voor de Va respectievelijk EV, en de rekeningcommissie ingesteld. In hoofdstuk 7.4 is het volledige overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen.

In 2016 is de samenwerking van, voor en door de 23 gemeenten verder versterkt door een programmatische aanpak gericht op meer soepele besluitvorming, meer eigenaarschap en meer strategisch gesprek.

De WNT (Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector) stelt een maximum aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector. De algemene bezoldigingsnorm van de WNT bedraagt na indexering voor 2016: € 179.000 (2015: € 178.000). Voor een topfunctionaris zonder dienstbetrekking bedraagt dit in 2016 € 252.000 (2015:€ 230.474). In overeenstemming met de WNT, die is ingevoerd op 1 januari 2013, zijn de gegevens van de secretaris-generaal en de leden van het algemeen en dagelijks bestuur en bestuurscommissies Va en EV van de MRDH vermeld in hoofdstuk 7.6 WNT-gegevens.

Via ambtelijk overleggen hebben de 23 gemeenten gezamenlijk de bestuurscommissies voorbereid. Daarnaast is er via coördinatorenoverleg periodiek overleg geweest met de bestuursadviseurs van de 23 leden van het algemeen bestuur.

Naast bovengenoemd (formeel) overleg heeft in 2016 zowel ambtelijk als bestuurlijk informeel overleg plaatsgevonden.

Betrokkenheid gemeenteraden
De gemeenteraden hebben een koppositie binnen de metropoolregio. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en de rekeningcommissie. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden. In 2016 zijn voor het OESO-rapport, het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy op de zes MRDH-locaties in de regio bijeenkomsten georganiseerd voor raadsleden.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

In 2016 is samen met de leden van de adviescommissies nader invulling gegeven aan de rol van de adviescommissies. De beide voorzitters hebben in het algemeen bestuur van 27 mei 2016 toegelicht welke acties nodig zijn om in de adviescommissies ook daadwerkelijk rechtstreeks met elkaar en met het algemeen bestuur en/of de bestuurscommissie de dialoog aan te kunnen gaan. De acties zijn in de loop van 2016 geïmplementeerd.

In 2016 is vanuit de adviescommissies geadviseerd aan het algemeen bestuur over de Kadernota begrotingsuitgangspunten 2017, het Regionaal Investeringsprogramma (tweemaal een gezamenlijke reactie), het Samenwerkingsconvenant PZH-MRDH, zeggenschap over HTM en RET, de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 en de begroting MRDH 2017.

Met de rekeningcommissie is afgesproken dat zij alle openbare stukken in het kader van de planning & controlcyclus ter kennisname ontvangen, ten behoeve van de advisering over de jaarrekening MRDH. De rekeningcommissie is in 2016 tweemaal bijeen geweest. In haar vergadering van 24 mei 2016 heeft de commissie de concept Jaarstukken 2015 besproken. Per brief van 7 juni 2016 heeft de rekeningcommissie het verslag inclusief het advies over de Jaarrekening 2015 toegezonden aan het algemeen bestuur.

De gemeenteraden zijn tevens betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH benoemd staan. In 2016 zijn zienswijzeprocedures doorlopen voor de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025, Zeggenschap over RET en HTM, de Begroting MRDH 2017, Treasurystatuut en financieringen RET en HTM en het Regionaal Investeringsprogramma.

Veegactie Reglementen en Verordeningen
Eind 2016 zijn in het dagelijks bestuur, de bestuurscommissies en het algemeen bestuur een aantal wijzigingsbesluiten vastgesteld waarmee de eerste fase van de Veegactie is afgerond. Hiermee zijn diverse technische onvolkomenheden, tekstuele omissies en onduidelijkheden rechtgetrokken in reglementen en verordeningen. Het betreft:

- Reglement van Orde van het dagelijks bestuur MRDH 2015;
- Reglement van Orde van het algemeen bestuur MRDH 2015;
- Reglement van Orde van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit 2015;
- Reglement van Orde van de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat 2015;
- Reglement van Orde adviescommissie Vervoersautoriteit MRDH 2015;
- Reglement van Orde adviescommissie economisch vestigingsklimaat MRDH 2015;
- Controleverordening MRDH 2015;
- Financiële verordening MRDH 2015.

Organisatieontwikkeling
De werkorganisatie van de metropoolregio werkt in een nieuwe context en een nieuwe politiek-bestuurlijke omgeving. De verwachting is dat de dynamiek de komende periode toeneemt. Dit vraagt om een vernieuwende organisatie die in kan spelen op deze dynamiek en steeds beter in staat is om op een moderne wijze lokaal, regionaal maar ook internationaal te functioneren. In 2016 is daartoe een eerste interne evaluatie van de ambtelijke MRDH-organisatie uitgevoerd. Op basis daarvan heeft begin 2017 een interne organisatiewijziging plaatsgevonden.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Eerste evaluatie gemeenschappelijke regeling MRDH
In de gemeenschappelijke regeling is opgenomen dat de regeling elke vijf jaar geëvalueerd wordt, waarbij de eerste evaluatie plaatsvindt twee jaar na inwerkingtreding. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2016 het plan van aanpak op hoofdlijnen voor de evaluatie vastgesteld. De evaluatie wordt in 2017 uitgevoerd.

1.4 Samenwerking met partners

Naast het bundelen van de kracht van de 23 gemeenten, is samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's zoals Drechtsteden en Leiden, de provincie en het Rijk noodzakelijk om de ambities te realiseren. De metropoolregio werkt vanaf de start nauw samen met de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. Samenwerking met omliggende regio's en de andere partners vindt plaats zowel bij de strategische trajecten als bij de uitvoering van concrete activiteiten. Het Regionaal Investeringsprogramma is hét voorbeeld van een product dat in korte tijd samen met de partners tot stand is gebracht.

De goede samenwerking met de provincie Zuid-Holland is onderstreept door de ondertekening van het Samenwerkingsconvenant PZH-MRDH op 1 juli 2016.

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

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

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

Gemeente Den Haag
Griffiedienst

1.5 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2016 wordt afgesloten met een voordelig resultaat vóór bestemming van € 899.474.

Bij de 2e begrotingswijziging is door het algemeen bestuur besloten om € 796.677 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (bestemmingsreserve EV).

Daarnaast wordt voorgesteld om het resterende resultaat van € 899.474 voor € 889.555 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV ter dekking van reeds in 2016 aangegane verplichtingen, voornamelijk aan gemeenten voor het uitvoeren van projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat, die gedurende meerder jaren worden uitgevoerd. Voor de overige € 9.919 (afkomstig uit het renteresultaat financiering OV-bedrijven) wordt voorgesteld om deze toe te voegen aan de nieuw te vormen risicoreserve financieringen.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 1 juli respectievelijk 9 december 2016 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording

2.1.1 Programma Verkeer

Via de vijf kernthema's: concurrerende economie, kwaliteit van plekken, kansen voor mensen, de duurzame regio en efficiënt en rendabel wordt achtereenvolgens behandeld wat we wilden bereiken, wat we daarvoor hebben gedaan en wat het heeft gekost.

Wat wilden we bereiken?

Concurrerende economie
De belangrijkste opgaven vanuit concurrerende economie liggen in het hoogstedelijk kerngebied en de Mainports/ Greenports. Hier liggen ook de grotere projecten van het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarover in het MIRT tussen Rijk en Regio goede afspraken zijn gemaakt. Voor het thema concurrerende economie zijn de onderstaande opgaven geformuleerd op het gebied van Verkeer:

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

Verbeteren van de kwaliteit van plekken
Bij de kwaliteit van plekken gaat het zowel om de waardering van de (openbare) ruimte, die meer subjectief van aard is, als het gebruik (komen er veel mensen?). Voor dit thema zijn de volgende opgaven geformuleerd voor Verkeer:

- verbeteren aantrekkelijkheid en bereikbaarheid langzaam verkeer van de regionale OV-knooppunten;
- het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op lokaal niveau door de gemeente met ondersteuning van de Vervoersautoriteit.

Kansen voor mensen
Voor kansen voor mensen is gekeken naar het aantal banen dat mensen met de auto of openbaar vervoer kunnen bereiken binnen 45 minuten. Dit leidt tot de volgende opgaven binnen het programma Verkeer:

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

De duurzame regio
Aangezien in de SBA duurzaamheid niet als zelfstandige doelstelling, maar als randvoorwaarde is benoemd, zijn hier slechts twee aspecten in beeld gebracht waar de Vervoersautoriteit direct invloed op kan uitoefenen: vervoerwijzekeuze en verplaatsingsafstand. Door in te zetten op de modal shift van auto naar fiets en openbaar vervoer en het verkorten of voorkomen van

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

verplaatsingen over langere afstanden wordt bijgedragen aan een energiezuiniger vervoerssysteem. Voor Verkeer leidt dit tot de volgende opgaven:

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

Efficiënt en rendabel
Het verkeer- en vervoerbeleid en het ruimtelijk beleid in de regio wordt zo op elkaar afgestemd dat we slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur en bestaand stedelijk gebied. De opgaven voor het programma Verkeer zijn:

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

Wat hebben we er voor gedaan?

Per kernthema is de feitelijke voortgang in het verslagjaar als volgt samen te vatten:

Concurrerende economie
De kwartiermakersfase van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is gestart en afgerond en de fase van analyse en oplossingsrichtingen is gestart. Aanleiding hiervoor zijn knelpunten op de A4 Delft-Schiedam, de A16 Rotterdam en in het openbaar vervoer in Den Haag en Rotterdam in 2030. Het onderzoek wordt breed opgepakt, zodat aan economische structuurversterking, leefbaarheid en duurzaamheid recht wordt gedaan. Afspraken over knelpunten, maatregelen en het eventueel starten van MIRT-verkenningen vormt de kern van programmatische afspraken met de Minister van I&M in het BO-MIRT van najaar 2017.

In 2016 zijn de tracébesluiten voor de A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding genomen. Oplevering is voorzien in 2022/2023. In 2016 is de start van de planstudiefase van A4-passage, poorten en Inprikkers in 2017 voorbereid. De Rotterdamse Baan is in uitvoering.

Verbeteren van de kwaliteit van plekken
Den Haag Centraal is in 2016 feestelijk in gebruik genomen. In het kader van Stedenbaan zijn bij een aantal NS-stations alliantiegesprekken gevoerd en uitvoeringsprogramma's opgesteld.

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

- vier bijeenkomsten te organiseren ten behoeve van kennisoverdracht;
- subsidies te verstrekken ten behoeve van verkeerseducatie en verkeersveiliger infrastructuur;
- het organiseren van verkeerseducatie voor jeugd (School Op Safe en Totally Traffic) en senioren;
- regie te voeren over het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland, in het kader waarvan een nieuwe visie, meerjarenprogramma en samenwerkingsovereenkomst is opgesteld. Centraal thema is: Maak van de Nul een Punt!

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

- er is samen met de ANWB een pilot gestart voor een risico-gestuurde aanpak, te beginnen met de fietsinfrastructuur.

Kansen voor mensen
Over 2016 zijn de volgende vorderingen te melden in aanvulling op bovenstaande mijlpalen bij concurrerende economie die ook bijdragen aan kansen voor mensen:

- de gemeenten hebben op diverse plaatsen aan uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk gewerkt met financiële steun van de MRDH;

- in het kader van Beter Benutten wordt een vijftal snelfietsroutes in het noordelijke deel van de regio uitgevoerd. Midden Delfland –Zoetermeer, Leiden – Katwijk, Naaldwijk – Rijswijk, Rijswijk – Den Haag, Delft – Voorburg;

- daarnaast heeft het Rijk op basis van het amendement Hoogland geld ter beschikking gesteld voor drie snelfietsroutes: Rotterdam-Gouda, Verlengde Velostrada en F15 IJsselmonde.

De duurzame regio
in het kader van Beter Benutten zijn vele activiteiten uitgevoerd gericht op gedragsverandering.

Door het verbeteren van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding is het gebruik van fiets en OV bevorderd.

Efficiënt en rendabel
Door verkeersmanagement wordt door de samenwerkende wegbeheerders –in het kader van Bereikl- dagelijks gestuurd op een optimale doorstroming in de regio. Er wordt snel geacteerd op incidenten en wegwerkzaamheden worden op elkaar afgestemd. Dat laatste kan soms nog beter! Waar mogelijk wordt verkeer omgeleid of naar een P+R gestuurd. In de MRDH worden dagelijks de meeste regelscenario's van Nederland ingezet (3.000 per jaar). In 2016 is gestart met het aanpassen van verkeersregelinstallaties zodat er communicatie mogelijk wordt tussen verkeersdeelnemers en de verkeersregelinstallaties. Dat maakt slimmer verkeersmanagement mogelijk, bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer.

In toenemende mate worden verkeersdata geleverd aan routenavigatiesystemen. Hiervoor moeten de data (parkeren, wegwerkzaamheden, incidenten) op orde zijn. Daar wordt hard aan gewerkt door de wegbeheerders, maar deze zijn nog niet helemaal op orde.

Door mobiliteitsmanagement wordt het laatste duwtje in de rug gegeven naar een duurzame gedragsverandering. Samen met de werkgevers wordt dat gedaan in het kader van Bereikbaar Haaglanden en de Verkeersonderneming. Ingezet wordt op het weten van en ervaren van alternatieven voor het reizen met de auto in de spits (spitsmijden) om zodoende aan de topeisen te kunnen voldoen.

Acties
De voortgang van de in de begroting 2016 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
Concurrerende economie		
MRDH breed Bijdragen aan het MIRT-onderzoek Rotterdam-Den Haag, samen met het Rijk en de centrumgemeenten.		Samen met het Rijk vullen wij het projectleiderschap in en wordt expertise geleverd vanuit alle disciplines.
Uitwerken van de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de MRDH.		Diverse studies, onderzoeken, uitwerkingsopgaven en visies zijn opgepakt/vastgesteld in 2016 zoals bijvoorbeeld de visie op reisgedrag en de visie op goederenvervoer. Daarnaast is een eerste aanzet gemaakt voor een afwegingskader voor de prioritair op te pakken verkenningen zoals die zijn opgenomen in de UAB.
Rotterdamse regio Bijdragen aan de totstandkoming van de grote wegverkeersprojecten in de regio, zoals de A4 Delft-Schiedam, de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein, de A13/A16-verbinding en de Blankenburgverbinding.		De bestuurlijke overeenkomsten (met het Rijk tussen regionale partijen onderling) t.b.v. de realisatie van de A13/16 (nu A16 Rotterdam) en de Blankenburgverbinding zijn getekend. Het Ontwerp TracéBesluit is voor beide projecten door de minister vastgesteld.
Laten uitvoeren van het vraagbeïnvloedingsprogramma Beter Benutten vervolg door de Verkeersonderneming.		De Verkeersonderneming heeft de bewonersaanpak succesvol ingezet in een aantal deelgebieden. Een nieuwe marktplaats voor mobiliteitsdiensten is aanbesteed.
Regio Haaglanden Bijdragen aan de totstandkoming van de grote wegverkeerprojecten in de regio, zoals de Rotterdamsebaan, A4-passage en Poorten & Inprikkers, A4 Delft-Schiedam en het programma Aansluitingen HWN-OWN (hoofdwegennet/onderliggend wegennet), maar ook aan grote wegverkeerprojecten over de grenzen van de regio heen, zoals de RijnlandRoute.		De Rotterdamsebaan is in uitvoering. Van een deel van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers is de planuitwerkingfase nagenoeg afgerond. De A4 Delft-Schiedam is geopend en er is actief bijgedragen aan de totstandkoming van de overige grote projecten.
Samen met de gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat, VNO-NCW West werken aan de realisatie van maatregelen uit het Beter Benutten 1 – programma.		Het programma Beter Benutten 1 is in samenwerking met alle partijen en onder programmamanagement van de MRDH nagenoeg afgerond.
Coördineren van het vervolgprogramma Beter Benutten Haaglanden en met genoemde partijen uitwerken van vraagsturingsprojecten door bedrijfsleven en verbeteren infrastructuurprojecten door overheden.		Het programma Beter Benutten Vervolg is vastgesteld en in uitvoering door zowel private als publieke partijen in onderlinge samenwerking.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Verbeteren van de kwaliteit van plekken		
Inventariseren van OV-locaties waar een tekort aan fietsparkeerplaatsen is om vervolgens met wegbeheerders afspraken te maken over realisatie en subsidies.		Is uitgesteld tot 2017.
Onderzoeken van de mogelijkheden voor verhuur van fietsen bij OV-locaties en dit te adviseren aan de wegbeheerders en vervoerbedrijven.		In 2016 is subsidie verleend om OV-fietsen te realiseren bij een aantal metrostations.
Herijken van de regionale fietsroutenetwerk(en).		Het regionaal fietsnetwerk is herijkt, op circa 200 punten zijn tellingen gedaan opdat in 2017 een metropolitaan fietsnetwerk kan worden gedefinieerd.
Samen met de provincie Zuid-Holland als partner van het regionaal orgaan Verkeersveiligheid (ROV Z-H) gemeenten stimuleren de verkeersveiligheid te verbeteren middels gedragsbeïnvloedingsmaatregelen (bijvoorbeeld Totally Traffic voor het voortgezet onderwijs en SCHOOL op SEEF in het basisonderwijs).		Een nieuwe visie is vastgesteld inclusief de vertaling in een meerjarenprogramma voor de periode 2017-2020.
Gemeenten stimuleren/ondersteunen deel te nemen aan het uitvoeren van landelijke campagnes en het promoten van de schoolbrengdag .		De schoolbrengdag is met succes georganiseerd in de gehele MRDH-regio.
Verstrekken van subsidies aan wegbeheerders om verkeersonveilige situaties aan te pakken, bijvoorbeeld blackspots.		In 2016 zijn 39 subsidiebeschikkingen afgegeven voor verkeersveilige infrastructuur.
<u>Regio Haaglanden</u> Bijdragen aan de bouw van een fietsviaduct over de A4 (Ypenburg, Den Haag).		MRDH draagt actief bij aan de planvorming van de bouw en het project is op koers. De start van de bouw van het fietsviaduct over de A4 is gepland in 2018.
Kansen voor mensen		
<u>MRDH breed</u> Samen met de partners in de Zuidvleugel verder vorm geven aan de organisatie van Regionaal (Operationeel) Verkeersmanagement bij BEREIKI. De MRDH levert 0,5 fte aan het op 1 januari 2011 opgerichte Regionaal Verkeerskundig Team van BEREIKI.		MRDH draagt actief bij aan verkeersmanagement zowel qua inzet van menskracht als middelen via de samenwerking in BEREIKI MRDH participeert in het diverse ambtelijke werkgroepen, stimuleert het tijdige en correct invoeren en communiceren van wegwerkzaamheden en draagt mede zorg voor het inzetten van scenario's bij gelanden en ongeplande verstoringen in het gebruik van het regionale wegennet.
Met gemeenten, provincie en omliggende regio's samenwerken aan het opstellen van een beleidsplan en uitvoeringsprogramma snelfietsroutes 2015-2025.		In 2016 is geen beleidsplan vastgesteld. Wel zijn er meer dan tien routes als kansrijk te realiseren snelfietsroutes geïdentificeerd waarvan er vijf binnen Beter Benutten Vervolg worden gerealiseerd en drie

Gemeente Den Haag
Informatiedienst

	[redacted]	gefinancierd worden via het amendement Hoogland (Rotterdam – Gouda, F15 IJsselmonde en een deel van de Velostrada)
Monitoren van het fietsgebruik op meer dan tachtig locaties om vervolgens de regionale fietsroutenetwerken te herijken.	[redacted]	Het regionaal fietsnetwerk is herijkt, op circa 200 punten zijn tellingen gedaan opdat in 2017 een metropolitaan fietsnetwerk kan worden gedefinieerd.
<u>Rotterdamse regio</u> Monitoring van de verkeersintensiteiten op de N471.	[redacted]	Monitoringsrapportage N471 is opgeleverd in 2016. In het vervolg wordt breder in het gebied gemonitord (rondom A16).
Afspraken maken over de korte termijn maatregelen voor de Harmsenknoop N57-A15 en het knooppunt Vijfsluizen bij Schiedam/Vlaardingen.	[redacted]	Korte termijnmaatregelen worden nagenoeg allemaal binnen Beter Benutten vervolg regio Rotterdam uitgevoerd, incl. Vijfsluizen.
Subsidiëren van maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten vervolg.	[redacted]	Voor meer dan de helft van de netwerkversterkende maatregelen is reeds een subsidie verleend.
Bijdragen (kennis en subsidie) aan de uitvoering van de snelfietsroute Rotterdam-Spijkenisse.	[redacted]	Subsidiebeschikking voor snelfietsroute Spijkenisse-Rotterdam is afgegeven.
Bijdragen aan de voorbereiding van de snelfietsroutes Rotterdam – Gouda.	[redacted]	De snelfietsroute Rotterdam-Gouda wordt gefinancierd uit het amendement Hoogland onder regie van de provincie Zuid-Holland.
De snelfietsroute Dordrecht – Rotterdam (F16) van bewegwijzering voorzien.	[redacted]	Uitvoering is gereed op bewegwijzering na. Bewegwijzering volgt na consensus van NbD met Fietsfilevrij/Tour de Force. Promotiecampagne daarna in combinatie met Beter benutten vervolg.
<u>Regio Haaglanden</u> Samenwerken met de gemeenten, provincie, RWS, VNO-NCW West aan de realisatie van maatregelen op het gebied van weginfrastructuur uit het Beter Benutten 1 – programma en Beter Benutten Vervolg.	[redacted]	Het programma Beter Benutten 1 is in samenwerking met alle partijen en onder programmamanagement nagenoeg afgerond. Het programma Beter Benutten Vervolg is vastgesteld en in uitvoering door zowel private als publieke partijen in onderlinge samenwerking.
Bijdragen aan de voorbereiding van de snelfietsroute Rotterdam – Zoetermeer.	[redacted]	De snelfietsroute Rotterdam Zoetermeer is bij het ministerie van I en M ingediend. Dit heeft helaas niet tot een positief besluit geleid.

Gemeente Den Haag
Ac[illegible]tsdienst

De duurzame regio		
MRDH breed In samenwerking met de regiogemeenten, RWS, PZH, Havenbedrijf Rotterdam en met betrokkenheid van de belangenorganisaties wordt een beleidskader over vrachtwagenparkeren opgesteld voor de Metropoolregio. Het (laten) beheren van de regionale verkeers- en milieumodellen Rotterdam en Haaglanden.		Regionale aanpak heeft geresulteerd in een pilot met 10 regiogemeenten, Havenbedrijf Rotterdam, RWS en TLN. Pilot is eind 2016 afgerond en als aanpak gecontinueerd in 2017 door de samenwerkende partijen. De verkeersmodellen worden vernieuwd met de nieuwste modeltechnieken en cijfers. Medio 2017 zal dit gereed zijn.
Het stimuleren van het fietsgebruik met de jaarlijkse actie 'Op de fiets werkt beter!'		De 20e Fietsactie is in 2016 voor het eerst ook uitgezet in de Rotterdamse regio. 2311 deelnemers van 255 bedrijven legden in dit kader bijna 2 miljoen kilometers af op de fiets.
Rotterdamse regio Het door de Verkeersonderneming laten uitvoeren van de deelprogramma's 'reisgedrag, rijgedrag en logistiek' in het kader van het programma Beter Benutten Vervolg.		Uitvoering van Beter Benutten vervolg ligt op koers.
Het uitvoeren van een promotiecampagne en de nameting van de snelfietsroute Dordrecht – Rotterdam (F16).		De bewegwijzering wordt in 2017 uitgevoerd. Hierdoor zal de promotiecampagne en de nameting ook in 2017 uitgevoerd worden.
Afronden van het Verwijzingsplan P+R.		Door vertraging van contractuele afspraken tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam is uitwerking van het Verwijzingsplan P+R vertraagd en zal uitvoering in 2017 plaatsvinden.
Regio Haaglanden We stimuleren afspraken over werk gerelateerd parkeren tussen bedrijven en overheidspartijen en dragen bij aan het verbeteren en uitbreiden van diverse P+R-locaties.		De afspraken tussen bedrijven en overheidspartijen worden in het kader van Beter benutten vervolg gemaakt door de mobiliteitsmakelaars. Binnen Beter Benutten vervolg Haaglanden wordt het gebruik van P+R gestimuleerd en wordt in 2017 gestart met de aanleg van locatie Forepark.
Bijdragen aan het aanpakken van knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting en samen met de gemeenten het Programma Duurzame Mobiliteit uitvoeren.		Door vertraging van contractuele afspraken tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam is uitwerking van het Verwijzingsplan P+R vertraagd en zal uitvoering in 2017 plaatsvinden.

Gemeente Den Haag
Archiefdienst

Efficiënt en rendabel		
MRDH breed Uitwerken van de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de MRDH met speciale aandacht voor innovatieve mobiliteitsconcepten.		De visie op reisgedrag is door de bestuurscommissie vastgesteld en wordt uitgewerkt in 2017. De MRDH neemt actief deel aan het komen tot een Mobility as A Service concept (Maas) bij RTHA.
Rotterdamse regio Laten uitvoeren door de Verkeersonderneming van het deelprogramma reisgedrag van Beter Benutten vervolg.		De Verkeersonderneming is op koers met het uitrollen van het deelprogramma reisgedrag Beter Benutten Vervolg. De bewonersaanpak is ingezet in de vijf focusgebieden. Een nieuwe marktplaats voor mobiliteitsdiensten is aanbesteed.
Regio Haaglanden Samen met het bedrijfsleven / VNO-NCW West voortzetten van innovatieve maatregelen die gericht zijn op ander reisgedrag en verbetering van de reis- en routeinformatie, ter uitvoering van het Regionaal Convenant Bereikbaar Haaglanden dat door ruim 60 bedrijven en een aantal bedrijvenverenigingen is ondertekend.		Het aantal bedrijven dat zich aangesloten heeft bij Bereikbaar Haaglanden is ruim 60. De 3 mobiliteitsmakelaars brengen de bedrijven in aanraking met slimme innovatieve concepten om te komen tot een bewuster reisgedrag.

Wat heeft het gekost?

Programma 1: Verkeer	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016	Primaire begroting 2016	Verschil realisatie 2016 en realisatie 2015	Realisatie 2015
Lasten						
Lasten regio Haaglanden	130.567.516	43.374.369	87.193.147	74.207.800	66.946.946	63.620.570
Lasten regio Rotterdam	24.409.365	3.697.565	20.711.800	86.994.300	-5.393.979	29.803.344
Apparaatslasten	4.487.930	-297.870	4.785.800	4.686.800	457.427	4.030.503
Totaal lasten	**159.464.811**	**46.774.064**	**112.690.747**	**165.888.900**	**62.010.394**	**97.454.417**
Baten						
Bijdragen regio Haaglanden	377.542	377.542	0	0	-357.930	735.472
Bijdragen regio Rotterdam	384.008	384.008	0	0	384.008	0
Rente regio Haaglanden	0	0	0	0	-1.188	1.188
Rente regio Rotterdam	701.350	701.350	0	0	-1.790.023	2.491.373
Onttrekking regiofonds BOR regio Haaglanden	58.597.260	-1.913.287	60.510.547	47.475.700	35.562.830	23.034.430
Onttrekking Mobiliteitsfonds regio Haaglanden	73.836.679	44.761.179	29.075.500	29.075.500	31.972.029	41.864.650
Onttrekking fonds BDU regio Rotterdam	25.567.972	2.463.272	23.104.700	89.337.700	-3.759.331	29.327.303
Totaal baten	**159.464.811**	**46.774.064**	**112.690.747**	**165.888.900**	**62.010.395**	**97.454.417**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Lasten regio Haaglanden
Voor het project Rotterdamse baan was in 2016 € 57,2 miljoen aan bestedingen begroot, terwijl de daadwerkelijke realisatie door de gemeente Den Haag € 86,7 miljoen bedroeg, waardoor er € 29,5

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

miljoen aan nog te betalen kosten is opgenomen in 2016. De daadwerkelijke afrekening van dit bedrag is overigens conform de afgegeven beschikking gepland voor 2018.

Eind 2016 zijn er verzoeken tot vaststelling ingediend voor de projecten Fietsbrug over Rijn-Schiekanaal, Fietsproject Pijnackerse Poort en Reconstructie N233 Duurzaam Veilig waardoor er een bedrag van € 6,5 miljoen is opgenomen als nog te betalen kosten. Daarmee was in de begroting geen rekening gehouden.

De projecten Komkommerweg fase 1 en 2, Oostelijke Randweg Pijnacker fase 2 en DVM Zuidvleugel verkeerscentrales Den Haag zijn toch voor een groot deel uitgevoerd in 2016, waarvoor nog te betalen posten zijn opgenomen tot een totaalbedrag van € 6,6 miljoen. De uiteindelijke eindverantwoordingen zijn overigens nog niet ontvangen. Dit was eveneens niet in de begroting opgenomen.

Lasten regio Rotterdam
De projecten Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord, N57/N218 ongelijkvloerse kruising en DRIP's Bereik! Drechtsteden zijn geheel in 2016 uitgevoerd, reden waarom daarvoor nog te betalen posten zijn opgenomen tot een totaalbedrag van € 4,8 miljoen. Hiermee was in de begroting geen rekening gehouden.

Apparaatslasten
De hier verantwoorde onderbesteding wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

Rente regio Rotterdam
De gerealiseerde rentebaten betreffen de aan het verslagjaar toe te rekenen rente op de in 2016 verkochte obligatieportefeuille. De lagere opbrengst ten opzichte van 2015 is een gevolg van het daadwerkelijk aflopen van voornoemde portefeuille in de loop van 2016.

Onttrekking regiofonds BOR regio Haaglanden
Dit betreft vooral de dekking van de in 2016 uitgaven voor de Rotterdamse baan. De benodigde vervolgdekking komt uit de BDU. Het regiofonds BOR is hiermee geheel besteed. Bij de SiSa-jaarverantwoording ten behoeve van het ministerie van I&M wordt de verantwoording over 2016 van dit fonds dan ook als eindafrekening beschouwd.

De realisatieverschillen ten opzichte van 2015 zijn grotendeels toe te schrijven aan de jaarlijks wijzigende omvang van infrastructurele projecten. Zoals ook blijkt uit het jaarlijks bij de begroting opgenomen IPVa verschillen de investeringsvolumes soms sterk per jaar.
In 2015 is in beide regio's het nieuwe programma Beter Benutten vervolg van start gegaan, terwijl het oude programma Beter Benutten in 2015 en ook in 2016 nog financieel werd afgewikkeld. Met name in de lasten regio Haaglanden is dit zichtbaar. Het grootste verschil in voornoemde regio wordt veroorzaakt door de start van de werkzaamheden aan de boortunnel van het project Rotterdamse baan.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

2.1.2 Programma Openbaar Vervoer

Via de vijf kernthema's: concurrerende economie, kwaliteit van plekken, kansen voor mensen, de duurzame regio en efficiënt en rendabel wordt achtereenvolgens behandeld wat we wilden bereiken, wat we daarvoor hebben gedaan en wat het heeft gekost. Tevens is onder de vraag "Wat hebben we er voor gedaan?" een samenvatting opgenomen van de in het verslagjaar bereikte mijlpalen.

Wat wilden we bereiken?

Concurrerende economie
De belangrijkste opgaven vanuit concurrerende economie liggen in het hoogstedelijk kerngebied en de Mainports/ Greenports. Hier liggen ook de grotere projecten van het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarover in het MIRT tussen Rijk en Regio goede afspraken zijn gemaakt. Voor het thema concurrerende economie zijn de onderstaande opgaven geformuleerd op het gebied van Openbaar Vervoer:

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

Verbeteren van de kwaliteit van plekken
Bij de kwaliteit van plekken gaat het zowel om de waardering van de (openbare) ruimte, die meer subjectief van aard is, als het gebruik (komen er veel mensen?). Voor dit thema zijn de volgende opgaven geformuleerd voor Openbaar Vervoer:

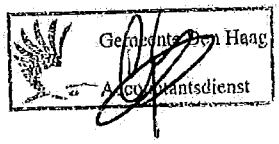
- verbeteren structuur en aantrekkelijkheid haltes t.b.v. ruimtelijke kwaliteit internationale en metropolitane centra;
- verbeteren aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van OV-knooppunten;
- verbeteren toegankelijkheid en kwaliteit halten openbaar vervoer;
- verhogen van de basiskwaliteit van (belangrijke)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

Kansen voor mensen
Voor kansen voor mensen is gekeken naar het aantal banen dat mensen met de auto of openbaar vervoer kunnen bereiken binnen 45 minuten. Dit leidt tot de volgende opgaven:

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

De duurzame regio
Aangezien duurzaamheid niet als zelfstandige doelstelling, maar als randvoorwaarde is benoemd, zijn hier slechts twee aspecten in beeld gebracht waar de Vervoersautoriteit direct invloed op kan uitoefenen: vervoerwijze keuze en verplaatsingsafstand. Door in te zetten op de modal shift van auto naar fiets en openbaar vervoer en het verkorten of voorkomen van verplaatsingen over langere afstanden wordt bijgedragen aan een energiezuiniger vervoerssysteem. Voor Openbaar Vervoer leidt dit tot de volgende opgave:

- stimuleren van duurzamer openbaar vervoer via de concessie.



Efficiënt en rendabel
Het criterium efficiënt en rendabel kan op twee niveaus worden toegepast. Het eerste niveau is de ontwikkeling van opbrengsten en kosten van taken waarvoor de Vervoersautoriteit direct verantwoordelijk is, zoals een efficiënte exploitatie van het openbaar vervoer en de kosten en baten van investeringen in de regionale netwerken. Een bredere toetsing kan plaatsvinden op het niveau van mobiliteit en ruimte, waarbij het verkeer- en vervoerbeleid en het ruimtelijk beleid in de regio zo op elkaar worden afgestemd dat we slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur en bestaand stedelijk gebied. De opgaven voor het programma Openbaar Vervoer zijn:

- optimaliseren van de hele reisketen vanuit verschillende groepen gebruikers;
- duurzame exploitatie OV;
- vernieuwende vervoersconcessies;
- verhoog opbrengsten OV door marketing en reisinformatie.

Wat hebben we er voor gedaan?

Highlights

2016 was een bijzonder jaar voor het Openbaar Vervoer in de metropoolregio.
Ten eerste werd in 2016 de Metropoolregio mede-eigenaar van de vervoerbedrijven RET en HTM. Dit maakte het mogelijk de inbesteding van de railconcessies in de Rotterdamse en Haagse regio juridisch en financieel af te ronden. Tot 2026 is het railvervoer gegund aan de "eigen" vervoerders. Ook werd een start gemaakt met het overnemen van de financiering van de "assets" (infrastructuur en rijdend materieel) van de vervoerbedrijven van de gemeente Rotterdam en Den Haag. Dit levert op langere termijn een kostenbesparing op. Dit proces loopt door in 2017.
Ook is een start gemaakt met de voorbereiding van de aanbesteding van de vier busconcessies in onze regio, door het opstellen van een Ontwerp Programma van Eisen. Voor de concessies Rotterdam e.o. en Haaglanden stad wordt onderzocht of inbesteding aan RET en HTM op marktconforme wijze mogelijk is. Gestart is daarnaast met het opstellen van een concept kadernota OV die de grenzen van de beleids- en ontwikkelvrijheid van de vervoerders moet gaan bevatten. Voor de inwoners van ons gebied zijn de effecten van al deze activiteiten (nog) niet zichtbaar.
Wel buiten zichtbaar werden in 2016 onder andere:

- De voorbereidende werkzaamheden rondom de Hoekse lijn die in 2017 wordt omgebouwd tot lightrail (metro) lijn.
- De oplevering van het nieuwe eindstation van metrolijn E op het station Den Haag Centraal.
- Het gereedkomen van diverse gerenoveerde tramtracé's in Den Haag in het kader van het programma Netwerk Randstadrail (NRR) waardoor de verdere instroom van het ultramoderne trammaterieel van het type Avenio mogelijk werd. Hierdoor kregen diverse tramlijnen een enorme kwaliteitsimpuls en werd de capaciteit fors vergroot.

Dat deze investeringen hoognodig zijn en gewaardeerd worden blijkt uit enerzijds de groeiende reizigersaantallen en anderzijds de op veel punten stijgende klanttevredenheid onder OV-gebruikers.

De voortgang van de in de begroting 2016 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
Concurrerende economie		
MRDH breed Bijdragen aan het MIRT-onderzoek Rotterdam-Den Haag, samen met het Rijk en de centrumgemeenten.		Bijdragen geleverd aan MIRT-onderzoek (loopt door in 2017).
Bijdragen aan het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit		Bijdragen geleverd aan MIRT-onderzoek (loopt door in 2017).
Participatie in Europese projecten en onderzoeken.		Deelname aan Europese projecten CIPTEC (een gezamenlijk met RET uit te voeren innovatieprogramma) en BEST (internationaal benchmark onderzoek klanttevredenheid OV-bedrijven).
Rotterdamse regio Ombouw Hoekse Lijn. Een activiteit in de gemeenten Schiedam, Maassluis, Vlaardingen en Rotterdam (Hoek van Holland).		Project in 2016 volop in uitvoering. Vertraging in werkzaamheden voor deelproject kabels & leidingen, maar project als geheel nog op schema en binnen financiële kaders. Overdracht assets van ProRail naar regio voorbereid.
Onderzoek naar vergroten bereikbaarheid Maasvlakte 2		Onderzoek afgerond, wat heeft geleid tot een subsidie voor een transferium te realiseren in 2017.
Regio Haaglanden Invullen van het programma Netwerk RandstadRail. Er worden nog aanpassingen doorgevoerd in Den Haag, Rijswijk en Delft.		Programma in 2016 volop in uitvoering. Lijn 9 volledig opgeleverd inclusief keervoorzieningen Madurodam en Zwarte Pad. Lijn 15 in Den Haag en Pijnacker Nootdorp grotendeels gereed. Lijn17 opgeleverd. Lange Vijverberg gereed. Tournooiveld grotendeels gereed. Geslaagde introductie nieuwe Avenio trammaterieel op lijn 9 en 17. Programma loopt door in 2017.
Verbeteren van de kwaliteit van plekken		
MRDH breed Verhogen van toegankelijkheid van bus- en tramhaltes.		In 2016 zijn 20 nieuwe toegankelijke haltes opgeleverd.
Bijdragen aan het samenwerkingsverband Stedenbaan Plus.		Vanuit het programma Stedenbaan zijn met medewerking van de MRDH alliantiegesprekken afgerond en opgestart voor de stations Rijswijk, Rotterdam Alexander en Schiedam Centrum leidend tot inzicht en afspraken over oplossing van kwaliteitsknelpunten op en rond de

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

		stations.
Rotterdamse regio Uitvoeren van projecten uit het programma Naar een Toekomstvast OV (NTOV). Dit betreft projecten in zowel Haaglanden-gemeenten als gemeenten in de regio Rotterdam.		Dit programma van de voormalige stadsregio Rotterdam is thans beëindigd. De onderzoeksfase verbetering tramlijnen 23 en 25 is wel afgerond; programma is daarna stopgezet i.v.m. ontbreken budgetten voor uitvoering.
Kwaliteitsverbetering station Alexander		In december 2016 is de beschikking voor dit project afgegeven. Uitvoering in 2017.
Regio Haaglanden Ontwikkelen van vervoers-/OV-knoop Bleizo in Zoetermeer.		Project is thans volop buiten in uitvoering.
Realiseren eindstation metrolijn E Den Haag Centraal.		Project in de zomer van 2016 succesvol opgeleverd.
Kansen voor mensen		
MRDH breed Uitwerken van relevante onderwerpen uit de Strategisch Bereikbaarheidsagenda naar een beleidsuitvoeringsplan.		Uitgewerkt in Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.
Verbeteren van 'first and last mile' voor OV gebruikers.		In 2016 omgevormd naar programma Automatisch Vervoer Last Mile in relatie tot RNE. Bredere aanpak last mile start 2017.
Bijdragen aan het samenwerkingsverband Stedenbaan Plus.		De MRDH heeft een actieve bijdrage geleverd aan de werkgroepen Netwerkontwikkeling en Spoor en Ketenmobiliteit van Stedenbaan leidend tot onderlinge afstemming tussen overheden en vervoerders over wenselijke netwerkontwikkelingen en het vervoerplan van NS en tot een actieagenda voor de verbetering van ketenmobiliteit. Daarnaast is met bijdragen van de MRDH de Stedenbaanmonitor 2016 gepresenteerd die laat zien dat het spoorboekloos rijden van de NS Sprinters kan worden ingevoerd na realisatie van de viersporigheid.
Optimaliseren van indeling (bus) concessiegebieden en aansluitend optimalisatie van het busnetwerk.		Dit is uitgewerkt in de voorbereiding van het PvE voor de nieuwe busconcessies die vanaf eind 2018 / eind 2019 van start gaan; betreft ook optimalisatie in afstemming met de provincie Zuid-Holland. Activiteit loopt door in 2017.
Rotterdamse regio Uitwerken conclusies onderzoek 'Verbeteren Bereikbaarheid Rotterdam The Hague Airport (RTHA)'.		Diverse quick wins zijn in 2016 in samenwerking door RTHA, Rotterdam en MRDH uitgevoerd zoals bewegwijzering en beschikbaarheid van kaartautomaten. Over in 2017 uit

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

		te voeren maatregelen is in 2016 besloten, waaronder de naamswijziging van metrohalte Meijersplein naar Meijersplein/airport en de herinrichting van het voorplein van de luchthaventerminal inclusief verbetering van het busstation. Uit onderzoek van de RET is gebleken dat aanpassing van het busnet rondom de luchthaven geen haalbare business case kent. RTHA, Verkeersonderneming en MRDH hebben een intentieovereenkomst afgesloten om gericht op de luchthaven "Mobility as a Service" te ontwikkelen. Door de Verkeersonderneming is via de Marktplaats voor Infrastructuur een marktuitvraag gedaan naar een innovatieve automatische verbinding tussen de terminal van RTHA en de metrohalte Meijersplein. Binnen de randvoorwaarden van de marktplaats bleek deze verbinding niet haalbaar. In 2017 wordt onderzocht met welke randvoorwaarden een innovatieve verbinding wel haalbaar is.
Regio Haaglanden Uitwerken van kansrijke projecten uit het programma 'Werelds Netwerk aan Zee'.		Als gevolg van beëindiging aandeelhouderschap NS in HTM wordt momenteel dit programma herzien. Het MRDH project tramlijn 1 Delft – Scheveningen wordt nu verder separaat opgepakt (sommige deelprojecten zijn qua voorontwerp al gereed; project als geheel loopt door naar 2017)
De duurzame regio		
MRDH breed Uitvoering geven aan de nieuwe Wet lokaal spoor (regeling treedt in werking op 1-12-2015).		Opgenomen in nieuwe railconcessie. De MRDH heeft, samen met de vervoerregio Amsterdam, een overeenkomst gesloten met de Inspectie Leefomgeving en Transport om het toezicht uit te voeren.
Relevante eisen worden opgenomen in de nieuw concessies.		Opgenomen in nieuwe railconcessie. Het betreft bijvoorbeeld eisen op het gebied van vergunningplicht, veiligheid en toezicht.
Bijdragen aan kennisontwikkeling op het gebied van zero-emissie busvervoer.		Pilot voorbereid met zero-emissie bus (loopt door in 2017).
Regio Haaglanden Uitvoering geven aan het plan duurzame mobiliteit Haaglanden.		Opgenomen in Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Efficiënt en rendabel		
MRDH breed Kostenbeheersing toepassen op regulier beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen rail.		Kostenbeheersing onderhoud RET is ingevoerd. Vanaf 2017 beschikken HTM en RET over 10 jarig Strategisch Asset Management Plan (SAMP.)
Kostenbeheersing en innovatieve aspecten in Concessie Rail 2016.		Uitwerking in 2017 in strategisch asset management plan (SAMP)Dit is onderdeel van de nieuwe railconcessies.
Actieve sturing en adequaat beheer van de OV concessies.		Er wordt gewerkt aan verdere verbetering van het concessiemanagement. In 2016 is de sturing en het beheer van de concessies steviger ingevuld en is de aanpak van de Haaglandse en Rotterdamse concessies verder gelijk getrokken. Voor de busconcessies kan dit met ingang van de nieuwe concessies volledig uniform door het nieuwe Programma van Eisen. Voor de railconcessies gebeurt dit op basis van de nieuwe concessies die in december 2016 zijn gestart. In 2017 volgt een MRDH-brede concessiemonitor.
Inrichten OV marketing platform.		Vernieuwd marketing platform is in 2016 gestart met deelname van alle vervoerders in de Metropoolregio. De nieuwe werkwijze zal in de eerste helft van 2017 gezamenlijk worden bepaald.

Wat heeft het gekost?

Programma 2: Openbaar vervoer	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016	Primaire begroting 2016	Verschil realisatie 2016 en realisatie 2015	Realisatie 2015
Lasten						
Lasten regio Haaglanden	211.494.780	-25.808.920	237.403.700	206.403.700	15.138.472	196.356.308
Lasten regio Rotterdam	254.034.605	-12.534.195	266.568.800	266.568.800	-14.243.449	268.278.053
Apparaatslasten	4.185.120	-302.280	4.487.400	4.398.000	199.909	3.985.211
Totaal lasten	**469.714.505**	**-38.745.395**	**508.459.900**	**477.371.500**	**1.094.932**	**468.619.573**
Baten						
Bijdragen regio Haaglanden	15.924.387	15.924.387	0	0	-4.506.146	20.430.533
Bijdragen regio Rotterdam	797.417	797.417	0	0	-319.697	1.117.114
Rente regio Haaglanden	9.919	9.919	0	0	9.919	0
Onttrekking Mobiliteitsfonds regio Haaglanden	197.662.953	-41.984.447	239.647.400	208.603.200	19.744.572	177.918.381
Onttrekking fonds BDU regio Rotterdam	255.329.748	-13.482.752	268.812.500	268.768.300	-13.823.797	269.153.545
Totaal baten	**469.724.423**	**-38.735.477**	**508.459.900**	**477.371.500**	**1.104.850**	**468.619.573**
Resultaat	**9.919**	**9.919**	**0**	**0**	**9.919**	**0**
Toevoeging aan Risicoreserve financieringen						
structureel	0	0	0	0	0	0
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	0	0	0	0	0	0
Incidenteel nog te accorderen	9.919	9.919	0	0	9.919	0
Saldo na bestemming	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Lasten regio Haaglanden
De onderbesteding is veroorzaakt doordat de uitvoering van infrastructurele projecten vertraagd is ten opzichte van de begroting. Dit betreft voornamelijk de projecten Netwerk RandstadRail (€ 7,1 miljoen), tramlijn 1 (€ 7,9 miljoen) en AROV (€ 7,9 miljoen).
De hogere lasten ten opzichte van 2015 zijn vooral een gevolg van een hogere vergoeding van kapitaallasten voor de nieuwe Avenio-trams aan HTM (€ 11 miljoen) en een uitkering in 2016 aan HTM voor de dekking van kosten van bovenmatige slijtage aan de rails als gevolg van de aanschaf van voornoemde trams (€ 4 miljoen).

Lasten regio Rotterdam
De onderbesteding is met name veroorzaakt doordat de risicoreservering voor de Hoekselijn (€ 13,5 miljoen) in 2016 nog niet behoefde te worden aangesproken.
De lagere lasten ten opzichte van 2015 zijn vooral toe te schrijven aan het feit, dat de concessiebedragen in 2015 voor het gehele kalenderjaar als last zijn genomen. Concreet betekent dit dat in 2015 eenmalig de lasten zijn genomen vanaf de laatste drie weken van december 2014 tot en met 31 december 2015. Deze daling is dan ook als incidenteel te beschouwen.

De hiervoor genoemde onderbestedingen zijn derhalve niet te beschouwen als meevallers. De geraamde bestedingen vinden alleen later plaats dan in 2016 was voorzien.

Apparaatslasten
De hier verantwoorde onderbesteding wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht.

De hierna genoemde bijdragen zijn in de begroting 2016 niet separaat verantwoord (gesaldeerd met de lasten). Vanaf de begroting 2018 worden deze bijdragen wel separaat begroot.

Bijdragen regio Haaglanden
De opbrengsten betreffen met name van diverse partijen ontvangen bijdragen voor investeringsprojecten (€ 12,3 miljoen) en reclameopbrengsten abri's (€ 3,5 miljoen).

Bijdragen regio Rotterdam
Betreft de in rekening gebrachte malus en boetes aan de regionale vervoerder RET (€ 0,7 miljoen) en bijdragen aan het EU-project CIPTEC (€ 0,1 miljoen).

Voorstel resultaatbestemming
Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 9.919. Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen rente wegens een aan HTM verstrekte kasgeldlening (zie ook de paragraaf Financiering). Conform de in de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's daarvoor opgenomen beleidslijn dient dit bedrag te worden toegevoegd aan de nieuw te vormen risicoreserve financieringen.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

2.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat

Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2016	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Werklocaties	
Een visie voor werklocaties in de MRDH	Regionale visievorming is tot uitdrukking gekomen in een Agenda Kantoren MRDH 2015-2025, een Agenda Detailhandel MRDH 2016-2021. Er is gestart met een Agenda Bedrijventerreinen.
Programmeringsafspraken werklocaties	Er is een goed functionerende overlegstructuur opgezet door het vormen van drie werkgroepen (bedrijventerreinen, detailhandel en kantoren) in het kader van het opstellen van Agenda's.
Een loket voor locatievraagstukken	Er bleek momenteel geen draagvlak te zijn voor het vormen van een loket voor locatievraagstukken.
Smart Infrastructure	
Verdere ontwikkeling en verknoping van de duurzame energie-infrastructuur in de metropoolregio om zo schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieen in de praktijk mogelijk te maken. Het verder realiseren van een regionaal netwerk voor warmte staat in 2016 centraal.	De vraag en het aanbod van warmte is op lokaal en regionaal niveau in kaart gebracht om kansen te identificeren voor projecten die bijdragen aan een duurzame warmtevoorziening in de regio. Met de Roadmap Next Economy is een lange termijn strategie opgesteld waarin ook de transitie van de regio naar een bijna CO2-vrije economie wordt geschetst. Daarbij is een handelingsperspectief met projecten voor de komende jaren geleverd.
Branding	
De MRDH wil een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio, zodat alle aanwezige merken vanuit hun eigen identiteit maar in samenhang worden uitgedragen. Dit doet recht aan de diversiteit van de regio, terwijl tegelijkertijd de gezamenlijke kracht wordt gecommuniceerd. De brandingstrategie richt zich op bedrijven die zich in de regio willen vestigen, en hun medewerkers.	De MRDH heeft samen met IQ, PZH en EPZ in 2015 een gezamenlijke brandingstrategie ontwikkeld. In 2016 is deze door de manager regiobranding bij IQ in samenwerking met een breed scala aan regionale stakeholders verder doorontwikkeld. Begin 2017 komt een regionale toolkit beschikbaar en wordt de strategie door de betrokken stakeholders geïmplementeerd.
Clustervorming	
De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio. Dat	De volgende activiteiten die zijn opgepakt in 2016 hebben bijgedragen aan de doelstellingen:

Gemeente Den Haag
Archiefdienst

leidt tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio, ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.	☐ Organisatie clustergesprekken; ☐ Oprichting en ondersteuning Fieldlabinfrastructuur op 9 verschillende thema's; ☐ Projectbijdrage aan 11 clusterversterkende projecten; ☐ Onderzoek facility-sharing en campusstrategie; ☐ Faciliteren van cross-over samenwerking in de regio. ☐
Financiering	
De ruimtelijke opschaling van het gebied biedt alle ruimte voor interessante business cases voor zowel publieke als private investeerders. Daarnaast vraagt de economische transitie die in onze clusters plaatsvindt om voldoende kapitaal. Om deze reden willen we met massa en slagkracht werken aan investeringsproposities om op die manier Nederlandse en buitenlandse financiers - privaat en publiek - te koppelen aan initiatieven in de metropoolregio.	Op 6 juli is in aanwezigheid van de bestuurlijk vertegenwoordigers van de 23 MRDH-gemeenten, de provincie Zuid-Holland (PZH), de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), Holland Rijnland en Drechtsteden het Regionaal Investeringsprogramma (RI) aangeboden aan minister-president Rutte. Hiermee is de regio erin geslaagd om een samenhangend en robuust pakket te presenteren dat antwoord geeft op de vraag naar significante economisch versterking van de regio. Op 9 december heeft het algemeen bestuur de bijbehorende notitie 'Uitvoering Regionaal Investeringsprogramma' vastgesteld waarin onder meer de inzet van de MRDH door middelen van 'vliegwielfaciliteiten' is verwoord. Een van die vliegwielen betreft Financiering. Door ondersteuning te bieden op het gebied van project development (het ontwikkelen van projectvoorstellen) en projectfinanciering wordt een start gemaakt met het koppelen van financiers aan projecten.
Onderwijs en arbeidsmarkt	
Het doel is een flexibel inzetbare, goed opgeleide beroepsbevolking met kennis en vaardigheden die voldoende aansluiten op de vraag uit de regionale clusters. De arbeidsmarkt moet zodanig functioneren dat er voldoende mobiliteit van werknemers is tussen bedrijven en sectoren.	De bijdrage aan deze doelstelling landt grotendeels in de verschillende opgaven, verdeeld over de diverse werkvelden waar arbeidsmarkt en onderwijs steeds onderdeel is van de focus (bijv. binnen fieldlabs). Het betreft hier o.a.: 1. ondersteuning van de Infradeal Zuid-Holland 2. ondersteuning van diverse fieldlabs, waarin onderwijs en arbeidsmarkt onderdeel uitmaakten van de doelstellingen. 3. Indiening, in samenwerking

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

	met de gemeente Rotterdam, van een subsidie-aanvraag bij het Europese Urban Innovative Action Fonds voor het opstellen van een regionale skillsagenda. Deze aanvraag is in 2017 gehonoreerd. 4. Onderzoek naar het verbeteren van Talent matching tussen bedrijven en (internationaal) talent 5. Onderzoek naar stimuleren werkgelegenheid via reshoring 6. Onderzoek naar kansen voor crosscultureel ondernemerschap.
Bereikbaarheid	
In samenwerking met de Vervoersautoriteit een bijdrage leveren aan mobiliteitsoplossingen ter versteviging van de economische clusters in de MRDH, door (1) adresseren bij de provincie Zuid-Holland, het ministerie van IenM en andere relevante partners, en (2) inzetten op ontwikkeling van pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing.	Met betrokkenheid bij het MIRT Bereikbaarheid Rotterdam- Den Haag, Fieldlab AVLM en de rijksbijdrage voor oplaadpunten elektrische auto's is invulling gegeven aan deze doelstelling.
Economie landelijk gebied	
Door verdergaande samenwerking en specialisatie realiseren we een hoogwaardiger aanbod van natuur en recreatieve voorzieningen in de omgeving van de stad. Dit netwerk draagt bij aan de identiteit van de MRDH als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken. De economische dragers voor het landelijk gebied worden versterkt waaronder toerisme en recreatie naast de agrarische sector.	Een basisvoorwaarde voor de versterking van de economie van het landelijk gebied ligt in het vergroten van de bekendheid en de bereikbaarheid van het landelijk gebied voor de inwoners van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In 2016 zijn de volgende activiteiten die hieraan bijdragen opgepakt: - Een verkenning naar slow lanes/Hollandse Banen: kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeerverbindingen die lopen van stadscentrum naar buitengebied (van kerktoren naar koe); - Versterking van het waterrecreatie netwerk door het organiseren van een bestuurlijke opdracht voor de: haalbaarheidsstudie naar de verbinding van de Rotte met de Rijn en de Vliet, een ontbrekende schakel in het waterrecreatienetwerk; - Een verkenning naar de mogelijkheden om de vrije tijdseconomie te versterken door het bijeenbrengen van gemeenten,

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

	marketingorganisaties en ondernemers. Dit heeft geleid tot het voorstel om in 2017 het "Stap uit-je Stad" weekend te ondersteunen.

Wat is er voor gedaan?

Acties in 2016	Status	Toelichting
Werklocaties: een visie voor werklocaties in de MRDH		
Regionale visievorming op het terrein van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel.		Voor kantoren is reeds in 2015 een Agenda Kantoren MRDH 2015-2025 opgesteld op basis van een inventarisatie van leegstand, plannen, geschrapte plannen en transformatie. Deze agenda is in december 2015 vastgesteld door het algemeen bestuur en aangeboden aan de provincie Zuid-Holland. In 2016 is de Agenda Detailhandel MRDH 2016-2021 opgesteld, voornamelijk door het samenvoegen van beleidsdocumenten van voormalige regio's. Deze agenda is in december 2016 vastgesteld door het algemeen bestuur. Voor bedrijventerreinen zijn in 2016 de eerste stappen genomen naar een Agenda Bedrijventerreinen door het opstarten van onderzoek naar aanbodzijde (profileringsstudie en deelname aan de klankbordgroep voor nieuwe provinciale behoefteramingen (vraagzijde).
Afstemming bereikbaarheid werklocaties met Vervoersautoriteit		In het kader van de Regionaal Investeringsprogramma zijn er wat betreft kantorenlocaties verschillende aandachtsgebieden benoemd. Voor enkele van die gebieden zijn ook bereikbaarheidsmaatregelen gedefinieerd, zoals stationsgebieden, fietsenstallingen, toegangswegen en buitenruimte.
Werklocaties: programmeringsafspraken werklocaties		
Gezamenlijke programmering van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel, met aandacht voor herprogrammering, herstructurering en herbestemming van bestaande locaties. Hiertoe richten we een goed functionerende regionale overlegstructuur in, die zowel geografisch als thematisch logisch ingedeeld is.		Er is een goed functionerende overlegstructuur opgezet door het vormen van drie werkgroepen (bedrijventerreinen, detailhandel en kantoren) in het kader van het opstellen van Agenda's. Hierbij zijn ook handvatten opgenomen om het regionale overleg te structureren. Er heeft afstemming en toetsing van plaatsgevonden m.b.t. onder meer kantoorontwikkeling in de Spoorzone van Delft, de uitbreiding van detailhandel in Kijkduin Bad in Den Haag en de onttrekking (transformatie) van een

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
Daarnaast toetsen we nieuwe initiatieven aan de visies. Dit willen we doen in logische thematische en geografische verbanden, afhankelijk van de schaal van de opgave die voorligt.		bedrijventerrein in Leidschendam-Voorburg.
Monitoring van ontwikkeling werklocaties en kennisdeling met en ondersteuning van gemeenten en regionale economische netwerken.		Er vindt regelmatig monitoring plaats op basis van bijvoorbeeld de gegevens uit Locatus. Hiermee is informatie over verkooppunten op elk moment beschikbaar. Deze informatie wordt ook gebruikt om te zien hoe de leegstand zich in de gemeente/regio ontwikkelt. Tot slot wordt de informatie gebruikt bij de vorming van lokale en regionale detailhandelsvisies. Via ambtelijke werkgroepen vindt kennisdeling plaats over ontwikkelingen (bijvoorbeeld leegstand) op het gebied van kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel. Voor detailhandel is dat op basis van de gegevens die uit het Locatusbestand worden gehaald (hoeveelheid winkels, aantal m2, leegstand en ontwikkeling van die drie zaken door de tijd heen).
Afstemming programmering werklocaties met buurregio's.		Er waren in 2016 geen regio-overstijgende casussen die de betrokkenheid van de MRDH vergden. Indien noodzakelijk wordt dit in het Bestuurlijk Overleg Economie Zuid-Holland (BOEZHD) geagendeerd.
Vertegenwoordiging van de MRDH-gemeenten naar provincie Zuid-Holland rond de afstemming van regionale plannen op het provinciaal instrumentarium (REO-functie).		In 2016 vergde dit onderwerp geen betrokkenheid van de MRDH.
Werklocaties: een loket voor locatievraagstukken		
We willen eerst het bestaande speelveld in kaart brengen. Vervolgens willen we kijken hoe de zaken optimaler kunnen worden georganiseerd.		Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden onder de 23 gemeenten en het speelveld, gericht op actoren, doelstellingen, financiering en complementaritelt. Daarbij is ook verkend of er draagvlak bestaat voor een nieuwe regionale architectuur van vraag en aanbod in zakelijk vastgoed. De conclusie is dat er momenteel geen draagvlak is voor het inrichten van één loket.
Smart Infrastructure		
We zorgen dat voor alle gemeenten de vraag naar en aanbod van duurzame energie inzichtelijk is.		Voor alle gemeenten is in 2015 en 2016 met behulp van een digitale kaart de vraag en het aanbod van warmte en koude inzichtelijk gemaakt. Dit betreft het belangrijkste onderdeel van duurzame energie. De warmtekaarten dragen bij aan de ambitie uit de Agenda EV om schaal en efficiëntievoordelen te benutten om

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
		een duurzame energie infrastructuur te ontwikkelen in de regio. Bij het vervolg wordt de totale vraag naar en het aanbod van energie in kaart gebracht. Via de doorontwikkeling van de Roadmap Next Economy worden de kansen die digitalisering voor de regio biedt verder uitgewerkt.
We dragen bij aan de besluitvorming over warmte infrastructuur in 'cluster west' van de warmterotonde.		De gemeenten Delft, Den Haag, Rotterdam, Westland en de provincie Zuid-Holland hebben de haalbaarheid van het westelijke deel van de Warmterotonde onderzocht. Vanuit de MRDH is daar geen betrokkenheid bij geweest. Het project is, via de provincie Zuid-Holland, opgenomen in het Regionaal Investeringsprogramma.
We leveren een visie op over een regionale ICT infrastructuur binnen het smart city concept om duurzame stedelijke ontwikkeling te faciliteren.		Next generation woonwijken is in 2016 benoemd als project binnen het regionaal Investeringsprogramma en bestaat uit drie onderdelen: • Verstedelijkingstrategie • Wijkaanpak • Verduurzaming woningen VVE's Voor de wijkaanpak 'Next Generation' woonwijken' is gestart met het ontwikkelen van een aanpak via drie sporen: 1. Duurzaam en levensloopbestendig wonen, 2. Versterken wijkeconomie en lokale werkgelegenheid en 3. Versterken onderwijs en scholing Deze aanpak moet overzicht creëren en inzichten bundelen om toe te werken naar realistische businesscases. Deze aanpak wordt in 2017 met de gemeenten en andere betrokken partijen uitgewerkt en ingevuld. Hiertoe is onder andere een businesscase opgesteld waar de verduurzamingsopgave wordt vertaald naar mogelijkheden voor (lokale) werkgelegenheid. De businesscase 'verduurzaming en werkgelegenheid' is in concept besproken met een aantal corporaties en gemeenten. Verder zijn afspraken gemaakt met het Rijk om actief te participeren in 3 NGW-wijken in Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer om gezamenlijk te verkennen op welke wijze vanuit het Rijk de opgave zou kunnen worden ondersteund. Deze betrokkenheid zal in 2017 worden ingevuld. Daarnaast is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om externe financiering aan te trekken voor leningen ten behoeve van energie-investeringen aan kleine VvE's. Hiertoe

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
		is een voorstel uitgewerkt om via een nationaal fonds leningen te verstrekken aan kleine VvE's. Hiervoor is geen draagvlak gevonden bij (private) financiers. De verkenning van de mogelijkheden voor het opzetten van een VvE garantiefonds loopt nog. Vernieuwing en verduurzaming van stad en omgeving is een integraal onderdeel van het Regionaal Investeringsprogramma. Veel gemeenten in de MRDH hebben ambities op het gebied van verduurzaming. De MRDH ondersteunt gemeenten om deze ambities te realiseren. Hiertoe heeft de MRDH in 2016 meegedaan aan de aanvraag van de Europese Interreg E=0 subsidie. Deze subsidie is in de zomer van 2016 toegekend. Gemeenten kunnen via de MRDH aanspraak maken op de subsidie, die in 2017 en 2018 kan worden in gezet voor de begeleiding van verenigingen van eigenaars (VvE's) bij het nemen van besluiten over verduurzamingsmaatregelen.
We zorgen dat op de schaal van de MRDH lokaal geproduceerde laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt geplaatst.		De MRDH heeft in het kader van adequate laadinfrastructuur als noodzakelijke voorwaarde voor succesvolle doorontwikkeling van elektrische auto's en het benutten van exportkansen voor Nederland: □ een regionaal plan van aanpak opgesteld met de gemeentelijke ambities op het gebied van elektrisch rijden; □ een propositie van de contractvarianten opgesteld ten behoeve van de regiogemeenten; □ voor de deelnemende gemeenten een rijksbijdrage uit de Green Deal Laadinfrastructuur van € 1.000.000 aangevraagd en toegekend gekregen; □ regionale samenwerking georganiseerd rondom de concessie van de gemeente Rotterdam en vervolgens een kwartiermaker aangesteld; □ een samenwerkingsafspraak gemaakt tussen gemeenten en ALD Automotive; □ in samenwerking met InnovationQuarter is de samenhang tussen grootschalige laadinfrastructuur en regionale economie verkend, waarbij een opkomend netwerk van ondernemers is geconstateerd dat zal profiteren van de ontwikkelingen in elektrisch rijden; □ een aantal bijeenkomsten georganiseerd voor het kennisnetwerk MRDH-elektrisch over aanbesteden, technische ontwikkelingen en financiering.
Branding		
Ontwikkeling van een breed gedragen brandingstrategie, met bestuurlijk commitment voor de		In 2015 is de brandingstrategie en *storyline: "Rotterdam –The Hague region: a real life testing ground"* ontwikkeld en vastgesteld door

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
uitvoering.		de bestuurscommissie EV. In 2016 is door de MRDH, PZH en IQ gezamenlijk een manager regiobranding aangesteld. Deze ontwikkelt met actieve betrokkenheid en draagvlak van alle betrokken stakeholders een concrete uitwerking van de regionale brandingsstrategie en storyline. De brandingsstrategie is vervolgens makkelijk toepasbaar gemaakt voor alle partijen in een vrij beschikbare *toolkit*. Begin 2017 wordt deze *toolkit* opgeleverd.
Organiseren van netwerk van marketing- en acquisitieorganisaties.		De manager regiobranding organiseert het netwerk van marketing- en acquisitieorganisaties rondom de ontwikkeling van de regiobranding. Daarnaast heeft de MRDH het gezamenlijke Investor Relations-programma van de WFIA, Rotterdam Partners en IQ gecofinancierd.
Vormen en benutten van netwerk van bedrijven in de metropoolregio als ambassadeurs in het gebied bij internationale bezoeken/ geïnteresseerde leads e.d.		Door de manager regiobranding is in 2016 het netwerk van stakeholders en ambassadeurs verder verbreed. Met de presentatie van de toolkit end e praktische implementatie van de gezamenlijke brandingstrategie zal dit netwerk in operationele zin worden geactiveerd.
Vergroten van de (inter-)nationale bekendheid van de MRDH als mondiale show case voor oplossingen op het gebied van duurzaam leven in een sterk verstedelijkte deltaregio.		Op de jaarlijkse Provada hebben verschillende gemeenten in de MRDH zich als één regio gepresenteerd aan investeerders.
Mede-opdrachtgeverschap in metropoolverband aan bestaande marketing- en acquisitieorganisaties in de regio.		In 2016 is door de MRDH en de gemeenten Delft, Den Haag en Rotterdam gezamenlijk een opdracht verstrekt aan Delft Marketing, Den Haag Marketing en Rotterdam Partners om het toeristisch aanbod van de metropoolregio te presenteren als geheel met het doel de verblijfsduur van de (internationale) bezoeker te verlengen. Daarnaast is een eerste verkenning gedaan naar de haalbaarheid en opportuniteit van een regiobrede 'tourist card'.
Clustervorming		
Fysieke en ruimtelijke randvoorwaarden stimuleren voor verbinding tussen en groei van innovatieve bedrijven in de regio, onder meer door verzekerd aanbod van locaties in alle marktsegmenten en op alle kwaliteitsniveaus en door inrichting van nieuwe en versterking van bestaande interactie-, kennis-, campus- en overige werkmilieus		Zie voor de regionale visievorming op het terrein van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel het werkveld werklocaties.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
binnen de metropoolregio.		
Faciliteren van kansrijke cross-overs door het instellen van regelluwe zones, proeftuinen en living labs.		Ter ondersteuning van de Fieldlabs Zuid Holland: - is een kernteam opgericht vanuit MRDH, PZH, TNO en IQ; - zijn 15 fieldlabs bijeen gebracht in een crossover-netwerk; - is een inventarisatie gemaakt van de investeringsbehoefte als onderdeel van Regionaal Investeringsprogramma; - zijn er 3 themabijeenkomsten geweest met het netwerk; - zijn er plannen van aanpak gemaakt voor fieldlab-infrastructuur, crossover-samenwerking, peer to peer network, mobiliseren financieringsbronnen, branding, overheid als launching customer, startup-scaleupstrategie, wet- en regelgeving, onderwijs-arbeidsmarkt en afstemming (inter)regionale, nationale en internationale agenda's; - zijn er projectbijdragen verleend aan Fieldlabs Robovalley, Big Data Innovatiehub, Smart, Safe & Resilient Mainports, Smart Integrator 4 Aero/Space, Dutch Windwheel, Medical Delta Living Labs, Additive Manufacturing, Automatisch Vervoer op de Last Mile en SMASH; - is het Metropolitan Start-up Lab fase 2 gekoppeld aan innovatieve starters rondom fieldlabinfrastructuur; - heeft er een koppeling tussen het Next Education Platform en de fieldlabinfrastructuur plaatsgevonden; - is er afstemming geweest met EZ over inzet van landelijke regelingen en middelen ten behoeve van de regio,resulterend in een regionaal luik binnen de IPC regeling.. De IPC (InnovatiePrestatieContracten)-regeling biedt een groep MKB'ers (min. 10 - max. 20) de mogelijkheid om samen aan de slag te gaan met een bepaald innovatieplan/doel, waarbij de bedrijven zowel individueel als collectief hieraan werken. Zie ook het voorstel voor de resultaatbestemming bij de toelichting op de financiën.
Implementeren van de Campusstrategie MRDH.		In samenwerking met de EPZ is gewerkt aan de actielijnen facility sharing en het versterken van het ecosysteem van campussen. De studie 'Hotspots in de Zuidvleugel. Input voor de investeringsstrategie Economische Programmaraad Zuidvleugel' levert een toetsingskader voor campussen in de Zuidvleugel voor de EPZ en haar individuele leden.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
		Daarnaast is een verkenning uitgevoerd naar betere benutting van de aanwezige onderzoeksfaciliteiten voor fundamenteel en praktijkgericht onderzoek, testlocaties, praktijkopstellingen, onderwijsinfrastructuur etc. Tot slot wordt in het kader van de realisatie van het Regionaal Investeringsprogramma door de gemeenten Leiden en Delft in samenwerking met de MRDH het overleg gevoerd met de ministeries van EZ, I&M en BZK om tot verdere ontwikkeling van de Leidse en Delftse universitaire campussen te komen.
Relevante bedrijvennetwerken van metropoolgemeenten in verbinding brengen met elkaar en uitvoeringsorganisaties als InnovationQuarter.		Cross-oversamenwerking is tot stand gekomen via de bedrijvennetwerken binnen de Fieldlabinfrastructuur, ondersteund door InnovationQuarter. Deze samenwerking leidt in 2017 tot een aantal MKB innovatieprojecten die onder de IPC (InnovatiePrestatieContracten) regeling zullen worden ingediend.
Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft en Erasmus Universiteit (LDE) en met Wageningen Universiteit.		Er is veel samenwerking met de universiteiten binnen de verschillende Fieldlabs Zuid Holland. Daarnaast zijn onderwerpen als bereikbaarheid van de campussen via andere projecten opgepakt. In het kader van de samenwerking met Wageningen University & Research hebben activiteiten plaatsgevonden rondom agrologistieke bedrijventerreinen, innovatie in de noodhulpketen en nieuwe verdienmodellen in het groen.
Meer consistentie in het regionaal-economische beleid door het afstemmen van regionale economische doelstellingen met de economische programma's van de deelnemende gemeenten.		☐ Maritieme cluster: Afstemming op Zuid-Hollandniveau (overheid) door alle maritieme overheden bijeen te brengen. Bijdragen aan de fieldlabinitiatieven Additive Manufacturering en Smart Maintenance of Ships (SMASH), dit laatste in samenwerking met Drechtsteden. Bijdragen aan RNE-traject. (Mede) opdrachtgever voor toekomstverkenning maritiem cluster Zuid-Holland. ☐ ICT/Hightech/Safety/Security: Inventarisatie van de regionale kansen en behoeften van dit innovatieve cluster met de gemeenten Delft, Rijswijk, Den Haag, Zoetermeer en Nissewaard. Op basis daarvan projectpakket opgesteld waaraan een projectbijdrage is toegekend: Big Data Innovatiehub, Nationaal Cyber Security Testbed, Robovalley, Smart, Safe & Resilient Mainports en Smart Integrator 4 Aero/Space. ☐ Greenport/Food: Voortgangsrapportage projectenpakket. Koppeling van Greenport/Food projecten aan Regionaal Investeringsprogramma.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
		☐ Medical Delta: overheidstafel Rotterdam, Leiden en Delft georganiseerd via Medical Delta zelf. Wordt verbreed met Den Haag en Zoetermeer. Partner in Fieldlabinfrastructuur, toekenning projectbijdrage voor de Medical Delta Living Labs, faciliteren van cross-over samenwerking op het gebied van sensortechnologie en robotica. ☐ Cleantech Delta: Start verkennende gesprekken, toekenning projectbijdrage Dutch Windwheel en Innovatiezone Westvoorne Green Economy.
Financiering		
De MRDH wil komen tot een langjarige regionale investeringsstrategie met breed bestuurlijk commitment. Onderdeel van deze strategie is een dynamische lijst van kansrijke potentiële investeringsprojecten en fondsen. Met deze lijst wordt actief gezocht naar potentiële publieke en private investeerders. Op deze wijze moeten de investeringen in onze regio exponentieel toenemen. Jaarlijks bepalen de deelnemende gemeenten met elkaar de inhoudelijke focus van de financieringsvraagstukken en concrete business cases waarop dat jaar wordt ingezet.		Het Regionaal Investeringsprogramma is het antwoord van de regio op de conclusies van het OESO rapport (2016) waarmee werd gesteld dat de regio economisch groeipotentieel laat liggen. Het programma is multidimensionaal en behelst projecten binnen de onderwerpen connectiviteit, nieuwe economie, duurzaamheid en attractiviteit. In de periode 2015 – 2016 is de eerste versie van het Regionaal Investeringsprogramma opgewerkt. Deze is op 6 juli 2016 aangeboden aan premier Rutte. Het investeringsprogramma bestaat uit 25 investeringsthema's uitgesplitst naar circa 150 verschillende deelprojecten. De genoemde 150 projecten vallen alle onder de vier invalshoeken: vernieuwen in (1) economie, (2) energie, (3) verbindingen en (4) stad en omgeving. Uit die lijst zijn zogenoemde focusprojecten benoemd. Deze projecten hebben een grote regionale betekenis en kunnen in de periode tot medio 2017 tot een concreet resultaat leiden. Het algemeen bestuur besloot ook enkele van deze projecten in de etalage te zetten om daarmee effectiever te zijn op het gebied van communicatie en public affairs.
Koppeling van publieke middelen aan private middelen – onder andere van institutionele beleggers – door het gezamenlijk ontwikkelen van business cases binnen de langjarige regionale ontwikkelingsstrategie. Inzet op bundeling van publieke investeringsmiddelen (lokaal, provinciaal, nationaal, Europees), onder andere in revolverende ontwikkelingsfondsen.		In het kader van project development is in 2016 gestart met de ontwikkeling van een gestandaardiseerd business case model waarin stapsgewijs de voor financiers relevante vragen worden gesteld. Aan de hand van dit model wordt informatie over projecten op een zo uniform mogelijke manier gepresenteerd en wordt per project duidelijk hoe ver deze is in termen van uitwerking. Het model geeft inzicht in de onrendabele top van een project, het benodigde vermogen inclusief benodigd risicodragend vermogen en geeft informatie over welke banken en financieringsfaciliteiten mogelijk beschikbaar zouden zijn als

Gemeente Den Haag
Administratiedienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
		financieringsbron. De BNG heeft gaandeweg het totstandkomingsproces input geleverd voor de opzet van het model. In het kader van projectfinanciering is in 2016 gestart met het opzetten van een 'banken panel' (BNG, NWB en NIBC) voor het verkrijgen van reflectie op projectvoorstellen richting uiteindelijke financiering. Dit panel zal samen met het NIA worden georganiseerd. Naast bovenstaande acties is de regio recent een dialoog gestart met de Europese Commissie en de EIB over het realiseren van een regionaal investeringsplatform. Ook zijn afspraken gemaakt met de RVO over projectondersteuning in het kader van kennisdeling en gebruikmaking van landelijke regelingen.
Ondersteunen van ontwikkeling van specifieke business cases, bijvoorbeeld op het gebied van het koppelen van bestaande of aanleggen van nieuwe energie-infrastructuur.		Eind 2016 is in lijn met de ontwikkeling van het standaard business case model gekozen (op verzoek van de gemeente Westland) om ondersteuning te bieden bij de totstandkoming van de business case voor een geothermieproject in de gemeente Westland. Deze ondersteuning verloopt voorspoedig en de ingevulde business case zal binnenkort aan de Investment Board kunnen worden gepresenteerd. Tevens zal deze business case direct als basis worden gebruikt voor gesprekken met financiers voor risicodragend en niet risicodragende leningen o.a. via het NIA.
Onderwijs en arbeidsmarkt		
Op basis van de resultaten van de actieagenda's in 2015 voor 3 cluster-combinaties: Agro/Horti/Food/Logistiek, Maritime/ Aerospace/ICT en Safety&Security/ICT/Hightech de afgesproken maatregelen in de triple helix bewaken/aanjagen.		Zie voor de beschrijving van de resultaten op deze clustercombinaties het werkveld Clustervorming.
Op basis van de in 2015 ontwikkelde aanpak 'slim gemaakt' een actieagenda opstellen voor de sterke clusters in de metropoolregio, gekoppeld aan concrete uitvoeringsafspraken met de triple helix.		TNO heeft het maritieme en ICT/Hightech/Safety/Security-cluster gescand op potentiële projecten rondom de inzet van slimme technologieën (Smart Industry) en daarbij ook gekeken naar mogelijkheden om het onderwijsaanbod binnen het cluster te versterken. De uitkomsten van dit onderzoek hebben input geleverd op de clusteraanpak Maritiem en ICT/Hightech/Safety/Security wat heeft geleid tot 8 projecten (zie hiervoor onder werkveld clustervorming). Vanuit daar is besloten om de laatste fase van het onderzoek te richten op de

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
		fieldlabinfrastructuur omdat daar op basis van een cross sectoraal netwerk wordt gekeken naar de kansen van Smart industry. Op het niveau van dit netwerk wordt ook de aansluiting op onderwijsprogramma's geadresseerd.
Bijdragen aan verduurzaming van bestaande mbo-Centra voor Innovatief Vakmanschap (CIV) en hbo-Centres of Excellence (COE) en bijdragen aan opstart in clusters waar nog geen CIV en/of COE zijn, resulterend in een aantal concrete business cases, waarin bijdragen en inzet zijn benoemd.		Door de CIV's/COE's is deze actie zelf opgepakt. Met het Platform Bétatechniek is verkend of er op dit moment concrete acties noodzakelijk zijn vanuit de regionale overheid. Dit blijkt op dit moment niet het geval. Op het moment dat er concrete vragen opkomen, zal dit waar mogelijk gericht worden opgepakt. Daarnaast is vanuit het RNE-traject het platform Next Education gevormd door tien professionele onderwijsinstellingen dat zal voortbouwen op de resultaten van de CIV's en COE's.
Effecten van ontwikkelingen die van invloed zijn op de regionale arbeidsmarkt van verschillende clusters (nieuwe maakindustrie, reshoring, robotisering) verkennen en vertalen naar concrete afspraken met de betreffende clusters.		Op basis van gericht onderzoek naar de kansen van reshoring in de MRDH is een aanpak verkend, gericht op overheden en ondernemers. Er is in afstemming met Drechtsteden en InnovationQuarter gezocht naar een gerichte inzet. Hiervoor is een storyline ontwikkeld en is verkend of het reshoringstool kan bijdragen in de locatiebeslissingen voor allocatie van bedrijven. Een voorstel om met deze tool te gaan werken is in voorbereiding (2017). Eind 2016 is geld beschikbaar gekomen via het Urban Innovative Action-Fonds voor het opstellen van een regionale skillsagenda voor de toekomst en een actieplan skills inclusief vervolgafspraken over de uitvoering. Dit wordt een concrete vertaling van de trends zoals o.a. geïdentificeerd in het RNE-traject en zal in 2017 worden opgepakt met de Next Education Group en de deelnemers in de fieldlab-infrastructuur.
Ontsluiten succesvolle aanpakken 'onderkant arbeidsmarkt'.		De MRDH heeft in samenwerking met de EPZ de arbeidsmarktregio's binnen Zuid-Holland bij elkaar gebracht en de Infradeal Zuid-Holland voorbereid richting ondertekenende partijen. Op 12 september 2016 hebben twintig bestuurders vanuit de bouw- en infrabranche, overheden, onderwijsinstellingen en de EPZ deze Infradeal Zuid-Holland getekend in Alphen a/d Rijn. De partners creëren komende jaren 300 opleidingsplekken voor m.n. jongeren in de bijstand door gebundelde inzet van 'social return'-verplichtingen op infraprojecten van overheden. Ook wordt via deze deal ingezet om het SROI-beleid (social return on investment) meer gelijk te trekken in de regio zodat het voor bedrijven eenvoudiger wordt en het beleid effectiever. In vervolg hierop wordt in 2017 een verkenning voorbereid naar verbreding/ verdieping van de Infradeal Zuid-Holland naar andere partijen en sectoren.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
Bereikbaarheid		
Koppeling economische doelstellingen aan de doelen uit de strategische bereikbaarheidsagenda (vergroten van bereikbaarheid kernen, beter benutten bestaande infrastructuur, versterken kwaliteit vervoersknooppunten).		De uitwerking hiervan is vooral terug te vinden in de uitwerking van werklocaties (knooppuntbenadering). De Agenda Detailhandel stimuleert concentratie van winkels in de kernen. De belangrijkste ontwikkelingen op kantorengebied zullen de komende jaren plaatsvinden bij vervoersknooppunten.
Gerichte activiteiten op grond van een mobiliteitsstrategie voor de economische (hotspots van de) clusters inzake verschillende modaliteiten en vervoersstromen. Met onderscheid in regionale bereikbaarheid en internationale connectiviteit. Gebruik maken van de expertise van de bestaande initiatieven in de regio zoals de Verkeersonderneming Rotterdam en de Mobiliteitsmakelaar Haaglanden: initiatieven opschalen en verbinden.		Er heeft een goede uitwisseling van kennis en informatie plaatsgevonden met Mobiliteits-makelaar en Verkeersonderneming, als opdrachtnemers van de Vervoersautoriteit op het gebied van mobiliteitsmanagement. Dit leidde tot het inzicht dat vanuit EV geen aanvullende activiteiten nodig waren.
Inzetten regionale bedrijfsleven en kennisinstellingen in MRDH bij ontwikkeling pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing, inclusief de bereikbaarheid van het landelijk gebied.		De MRDH heeft in samenwerking met de provincie Zuid-Holland de Innovatieagenda Mobiliteit opgesteld als uitwerking van de Samenwerkingsagenda PZH-MRDH. Deze agenda is een verzameling van projecten op het gebied van mobiliteitsinnovatie, waaronder automatisch vervoer en verduurzaming (zero-emissie) en innovatie van het OV. Deze verzameling is nu integraal onderdeel van het Regionaal Investeringsprogramma. Voortzetting vindt halfjaarlijks plaats in het bestuurlijk netwerk, in samenwerking met PZH in de conferentie Festival van de Toekomst en het Fieldlab Automatisch Vervoer Last Mile.
Economie landelijk gebied		
We ontwikkelen een gedeeld perspectief op de economische opties voor het Metropolitane landschap in de MRDH.		Het perspectief op het landschap 'Landschap als vestigingsfactor in de MRDH' is in 2015 opgeleverd. Een van de uitkomsten was dat een basisvoorwaarde voor de versterking van de economie van het landelijk gebied ligt in het vergroten van de bekendheid en de bereikbaarheid van het landelijk gebied voor de inwoners van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Dit heeft geleid tot een vervolgverkenning voor slow lanes/ Hollandse Banen: kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeerverbindingen die lopen van stadscentrum naar buitengebied

Gemeente Den Haag
Archiefdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
		(van kerktoren naar koe) en tot het organiseren van een bestuurlijke opdracht voor de haalbaarheidsstudie naar de waterverbinding van de Rotte met de Rijn en de Vliet, een ontbrekende schakel in het waterrecreatienetwerk. Bij het vergroten van de bekendheid en de bereikbaarheid hoort ook het besef dat het landelijk gebied aantrekkelijk is om te bezoeken als er bestemmingen zijn, die dit de moeite waard maken. Dit en het besef dat er nog veel onbenutte economische potentie is in de vrijetijdssector heeft geleid tot een initiatief van de gemeente Maassluis, ondersteunt door de MRDH, om hier meer werk van te maken. Er is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om de vrije tijdseconomie te versterken door het bijeenbrengen gemeenten, marketingorganisaties en ondernemers. Dit heeft geleid tot het voorstel om in 2017 de promotie van het "Stap uit-je Stad" weekend te ondersteunen. Daarnaast zijn voor het Regionaal Investeringsprogramma de projecten bepaald die bijdragen aan de versterking aan het Metropolitaan landschap.
In het groene gebied vormen we een netwerk tussen ondernemers - vanuit de vrijetijds- en de landbouwsector - en lokale overheden ter versterking van beide sectoren in hun onderlinge samenhang.		Medio 2016 heeft de burgemeester van Maassluis, Edo Haan, het initiatief genomen om met de bestuurders uit de groene gemeenten te verkennen hoe toerisme en recreatie in de groene gemeenten een impuls kan krijgen. Dit heeft geleid tot het voorstel om in 2017 een campagne te organiseren om de stedeling uit de stad te laten stappen en deel te laten nemen aan arrangementen die door de ondernemers, ondersteund door de marketingorganisaties en de gemeenten, worden georganiseerd.
We vergroten de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de verschillende gebieden.		De bereikbaarheid van het landelijk gebied voor de fiets wordt opgepakt door de realisatie van Slow Lanes/Hollandse Banen. De Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeerroutes die het stedelijk gebied verbinden met het landschap (van kerktoren naar koe) voor recreatief gebruik of om over te forensen. Met de aanleg van Hollandse Banen worden stedelijke bereikbaarheid, gezondheid en nieuwe economische perspectieven bij elkaar gebracht. In 2016 is een verkenning uitgevoerd naar 6 Hollandse Banen trajecten. Naast de tracés is ook een kosten inschatting gemaakt op basis van kengetallen. Versterking van de waterverbindingen in de Metropoolregio leidt tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. Hiervoor is het nodig om de waterwegen toegankelijker te

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Acties in 2016	Status	Toelichting
		maken en het waternetwerk completer te maken. De verbinding tussen de Rotte, de Rijn en de Vliet is een ontbrekende schakel in het netwerk die kansen biedt voor de economische ontwikkeling van pleisterplaatsen langs de route. MRDH en Provincie Zuid-Holland hebben een bestuursconferentie georganiseerd om het bestuurlijk draagvlak te toetsen voor deze verbinding. Omdat dit positief was, is door de Provincie Zuid-Holland en de MRDH aan de stakeholders gevraagd om een financiële bijdrage voor een haalbaarheidsstudie. MRDH en provincie dragen hier ook aan bij. Het trekkerschap is overgegaan naar de gemeenten Zoetermeer en Alphen aan den Rijn.
Door gezamenlijke productontwikkeling en gemeenschappelijke branding en marketing trekken we meer bezoekers. We organiseren een platform voor de verschillende gemeenten met vrijetijdseconomie als een belangrijke economische sector, inclusief gebieden met belangrijke landschappelijke waarden.		Er is een eerste verkenning gedaan naar de haalbaarheid en opportuniteit van een regiobrede 'tourist card'. De MRDH, Rotterdam, Den Haag en Delft i.s.m. de marketingorganisaties in 2017 verdere plannen ontwikkelen om de samenwerking op gebied van toerisme te versterken. Een gezamenlijke tourist card of vergelijkbaar product kan hiervan onderdeel uitmaken. Ook is er bekeken op welke wijze de dagrecreatie kan worden versterkt. Dit laatste heeft geleid tot een voorstel voor een gerichte campagne in 2017 onder leiding van de gemeente Maassluis, zie hierboven.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Wat heeft het gekost?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016	Primaire begroting 2016	Verschil realisatie 2016 en realisatie 2015	Realisatie 2015
Lasten						
Procesmiddelen	2.098.807	-117.485	2.216.292	800.000	1.277.260	821.547
Bijdrageregeling	2.061.235	-438.766	2.500.000	2.475.000	1.738.483	322.752
Stelpost	0	0	0	95.900	0	0
Apparaatslasten	2.066.013	-273.687	2.339.700	2.293.100	96.849	1.969.164
Totaal lasten	**6.226.055**	**-829.937**	**7.055.992**	**5.664.000**	**3.112.592**	**3.113.463**
Baten						
Inwonerbijdrage gemeenten	5.663.987	-13	5.664.000	5.664.000	93.103	5.570.884
Overige inkomsten gemeenten	634.125	59.019	575.106	0	604.317	29.808
Inkomsten provincie	20.822	0	20.822	0	20.822	0
Totaal baten	**6.318.934**	**59.006**	**6.259.928**	**5.664.000**	**718.242**	**5.600.691**
Resultaat vóór bestemming	**92.879**	**888.943**	**-796.064**	**0**	**-2.394.350**	**2.487.228**
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV:						
structureel	0	0	0	0	0	0
Incidenteel geaccoordeerd bij bestuursrapportage	0	0	0	0	-20.000	20.000
Incidenteel nog te accorderen	889.555	889.555	0	0	-1.477.673	2.367.228
Toevoeging aan Reserve weerstandsvermogen EV:						
structureel	0	0	0	0	0	0
Incidenteel geaccoordeerd t.b.v. weerstandsvermogen	0	0	0	0	-100.000	100.000
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV:						
Incidenteel geaccoordeerd bij bestuursrapportage	-796.677	-613	-796.064	0	-796.677	0
Saldo na bestemming	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2016 en realisatie 2016:

Lasten:
Er is binnen dit programma in 2016 € 830.000 minder besteed aan lasten dan begroot.
Deze onderbesteding bestaat uit de volgende onderwerpen:

1. Procesmiddelen : € 117.400 minder besteed
2. Bijdrageregeling : € 438.800 minder besteed
3. Apparaatslasten : € 273.700 minder besteed

Ad 1 Procesmiddelen
De onderbesteding van € 117.400 wordt hoofdzakelijk verklaard doordat binnen de werkvelden een aantal projecten in 2016 nog niet gestart kon worden, danwel anderszins wordt opgepakt.

Ad 2 Bijdrageregeling
De onderbesteding van € 438.800 kan als volgt worden toegelicht:

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

- bijdragen aan het beter functioneren van het gebied als één ruimtelijk economisch systeem;
- aansluiten bij de strategische thema's van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat: metropoolvorming, het toenemend belang van kennisontwikkeling in de economie, de

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

opkomst van de nieuwe maakindustrie, ecologisering van de economie en het toenemende belang van aantrekkelijk stedelijk leven voor de economie;
- projecten die bijdragen aan de versterking van één van de werkvelden van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat.

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

Hierna volgt een overzicht van de op grond van bovengenoemde criteria in 2016 verleende bijdragen:

Project omschrijving	Gemeente	Verleend 2016 (€) A	Bevoorschot 2016 (€) B	Nog af te rekenen (€) A-B
Kwartiermaker Nationaal Cyber Testbed	Den Haag	204.354	163.483	40.900
Smart Integrator 4 Aero/Space	Delft	150.800	120.640	30.200
Big Data Innovatie Hub	Zoetermeer	295.000	236.000	59.000
Robovalley	Delft	200.000	160.000	40.000
Smart, Safe & Resilient Mainports	Nissewaard	115.000	92.000	23.000
Fieldlab additive manufacturing	Rotterdam	400.000	320.000	80.000
Smart Maintenance of Ships (SMASH)	Rotterdam	80.000	64.000	16.000
Dutch Windwheel	Rotterdam	181.500	0	181.500
Metropolitan Startup lab (YES!Delft fase 2)	Delft	188.000	0	188.000
Medical Delta	Rotterdam	150.000	0	150.000
Innovatiezone Westvoorne Green Economy	Westvoorne	180.000	0	180.000
Automatisch Vervoer Last Mile	Capelle aan den IJssel, Schiedam, Delft, Rijswijk en Den Haag	250.000	0	250.000
Totaal projecten Bijdrageregeling 2016		**2.394.654**	**1.156.123**	**1.238.531**
Begroting 2016		**2.500.000**		
Onverplicht budget		**105.346**		

In de begroting 2016 was voor de Bijdrageregeling € 2.500.000 begroot. In 2016 is € 2.394.654 daadwerkelijk verleend aan bijdragen aan gemeenten en resteert een onverplicht budget van € 105.346.

Een samenvatting van de in 2015 en 2016 verleende projectbijdragen (inclusief bevoorschotting) ziet er als volgt uit:

Omschrijving	Verleend (€)	Bevoorschot 2015 (€)	Bevoorschot 2016 (€)	Nog af te rekenen (€)
Projecten 2015	1.892.340	322.640	905.112	664.588
Projecten 2016	2.394.654		1.156.123	1.238.531
Totaal projecten Bijdrageregeling	**4.286.994**	**322.640**	**2.061.235**	**1.903.119**
Begroot 2016			2.500.000	
Exploitatieresultaat 2016			**438.765**	

De begroting van € 2.500.000 diende tevens ter dekking van de bevoorschotting en afrekening van in 2015 en 2016 verleende bijdragen. Aan de gemeenten is € 1.156.123 aan voorschotten verleend op in 2016 verleende bijdragen en € 905.112 is bevoorschot en afgerekend op in 2015

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

verleende bijdragen. Totale lasten bedroegen in 2016 € 2.061.235. De onderuitputting op het lastenbudget bedraagt daarmee € 438.765.

Ad 3 Apparaatslasten
Er is binnen dit programma € 274.000 minder aan apparaatslasten besteed dan begroot. Dat betreft voor € 69.000 een voordeel op directe salariskosten, respectievelijk € 14.000 op doorbelaste salariskosten vanwege lagere inschalingen. Voor € 191.000 betreft dit een voordeel op doorbelaste materiële overheadkosten. Zie voor een verdere toelichting op de apparaatslasten de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering.

Baten:
Er is binnen dit programma in 2016 € 59.000 meer aan baten gerealiseerd dan begroot. Dit betreft de verrekening van de voorgeschoten kosten voor de inzet van de programmadirecteur Roadmap Next Economy (RNE). De MRDH voerde de financiële administratie voor de RNE. Deze baten hebben geen invloed op het resultaat, de bijbehorende kosten zijn verantwoord binnen de procesmiddelen.

Voorstel resultaatbestemming:
Het resultaat voor bestemming bedraagt € 92.878. Bij de 1e en 2e begrotingswijziging is reeds door het algemeen bestuur besloten om ten behoeve van de Roadmap Next Economy, een aantal kleinere doorlopende projecten en de invoering van het Individueel Keuzebudget € 796.677 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (bestemmingsreserve EV). In de hiernavolgende tabel zijn de begrote en werkelijke onttrekkingen opgenomen:

Omschrijving	Begrote onttrekking	Werkelijke onttrekking	Verschil
Roadmap Next Economy	625.000	625.000	0
Diverse kleinere doorlopende opdrachten	124.464	119.395	-5.069
Invoering Individueel Keuzebudget	46.600	52.282	5.682
Totaal onttrekking	**796.064**	**796.677**	**613**

Het verloop van de bestemmingsreserve EV is daarmee als volgt:

Het verloop op deze post in 2016 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2016	€	20.000
Toevoeging 2016 (resultaatbestemming 2015)	€	2.367.228 +
Geaccordeerde onttrekkingen 2016	€	796.677 -
Saldo 31 december 2016	€	1.590.551

En bestaat uit de volgende onderdelen:

Bijdrageregeling EV	€	1.569.700
Restant kleinere doorlopende opdrachten	€	5.069
Onvoorzien	€	15.782
Saldo 31 december 2016	€	1.590.551

Bovenstaand saldo kan volledig worden ingezet voor de Bijdrageregeling EV. De kleinere doorlopende opdrachten zijn inmiddels afgerekend.

Ten opzichte van de werkelijke nog openstaande verplichting op grond van de Bijdrageregeling EV van € 1.903.119 resteert nog een te dekken bedrag van € 312.568.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Het resultaat na de geaccordeerde reservemutaties bedraagt € 889.555 positief.

Voor de **bestemming van dit resultaat** worden de volgende voorstellen gedaan:

- Evenals in de jaarrekening 2015 wordt ter dekking van reeds verplichte bedragen aan gemeenten voor het uitvoeren van projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat voorgesteld om ten laste van het resultaat 2016 € 312.568 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV;
- Ter dekking van de toegezegde bijdrage aan de IPC regeling wordt voorgesteld om ten laste van het resultaat 2016 € 500.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV. Toelichting: om landelijk en regionaal economisch beleid goed op elkaar te laten aansluiten hebben EZ, MRDH en PZH in 2016 de mogelijkheden verkend voor een IPC experiment (IPC= Innovatie Prestatie Contracten) in de regio Zuid Holland. Het betreft een luik in de landelijke IPC regeling dat specifiek is ingericht om het regionale MKB in en rondom de fieldlabinfrastructuur te ondersteunen in hun innovatieprocessen. Het algemeen bestuur heeft op 10 maart 2017 besloten om ten laste van de EV begroting € 500.000 bij te dragen aan deze regeling. Deze € 500.000 wordt aangevuld met € 500.000 vanuit de PZH en € 500.000 vanuit EZ. Tegenover deze € 1,5 miljoen subsidie staat een cofinanciering van 65% procent door de betrokken ondernemers wat leidt tot een totaal van € 4,3 miljoen aan innovatieprojecten. Deze middelen kunnen ten laste van de begroting 2017 worden gebracht. Maar om in 2017 meer armslag te hebben om gemeentelijke projecten - bijvoorbeeld uit het Regionaal Investeringsprogramma - te kunnen ondersteunen, wordt voorgesteld om deze bijdrage aan de IPC regeling te reserveren ten laste van het exploitatieresultaat 2016.
- Voorgesteld wordt om het restant van het resultaat van € 76.906 vanwege de beperkte hoogte toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV ter dekking van onvoorzien.

De bestemmingsreserve EV bedraagt na deze geaccordeerde en nog te accorderen toevoegingen € 2.480.106 en bestaat uit de volgende onderdelen:

Bijdrageregeling EV	1.903.200
IPC regeling EZ	500.000
Onvoorzien	76.906
Saldo bestemmingsreserve EV ultimo 2016	**2.480.106**

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2015 en realisatie 2016:

De grootste verschillen worden hierna toegelicht.

Procesmiddelen
De realisatie van procesmiddelen in 2016 is hoger ten opzichte van 2015 vanwege de inzet op de totstandkoming van de Roadmap Next Economy. Op 10 september 2015 heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat (BCEV) van de MRDH besloten tot het opstellen van een Roadmap Next Economy. De Roadmap is opgesteld in samenwerking met TIR Consulting Group onder leiding van Jeremy Rifkin en een groot aantal publieke en private partijen uit de regio. De Roadmap is in het 4e kwartaal van 2016 opgeleverd, waarna deze op 1 december 2016 is aangeboden aan minister Kamp. Het zwaartepunt van de inzet en daarmee ook de financiën lag in 2016.

Bijdrageregeling
Op basis van de Bijdrageregeling is in 2016 meer besteed aan voorschotten en afrekeningen dan in 2015. De regeling is gestart medio 2015 en kende in 2015 nog een beperkte besteding aan

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

voorschotten en afrekeningen. In 2016 lagen de bestedingen hoger vanwege de bevoorschotting en afrekening van zowel in 2015 als in 2016 verleende bijdragen. Het jaarlijkse budget voor het verlenen van bijdragen aan gemeentelijke projecten van bedraagt ongeveer € 2,5 miljoen en de verwachting is dat op termijn een 'ideaalcomplex' ontstaat, waardoor de jaarlijkse bestedingen nagenoeg gelijk zullen zijn aan dat budget.

Overige bijdragen gemeenten
De realisatie van gemeentelijke bijdragen in 2016 is hoger ten opzichte van 2015. Het betreft hier de financiële bijdragen aan de totstandkoming van de Roadmap Next Economy: de via de gemeente Rotterdam ontvangen bijdragen van het Rijk vanwege de Citydeal en de bijdragen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam vanuit hun staande economische beleid.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

2.3 Programma Samenwerkingsverbanden

DOVA

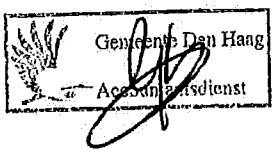
DOVA (Decentrale OV-autoriteiten) is gehuisvest bij de MRDH. De MRDH is de juridische entiteit waaronder DOVA valt en de MRDH voert de financiële administratie voor dit samenwerkingsverband. DOVA ondersteunt de gezamenlijke regionale OV-autoriteiten bij het beleid betreffende het OV-betaal-/tariefsysteem, sociale veiligheid en aanverwante onderwerpen. Het uiteindelijke doel daarvan is het realiseren van een doeltreffend en efficiënt OV voor de reiziger. DOVA is van start gegaan op 1 april 2015. Dit orgaan wordt gefinancierd door de twaalf provincies en de twee vervoerregio's naar rato van de grootte van hun BDU.
De werkzaamheden concentreren zich met name op de voorbereiding van de vergaderingen van het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB) en Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) en op de uitvoering van de besluiten van deze Beraden. In het ROVB overlegt een delegatie van de decentrale OV-autoriteiten met de gezamenlijke regionale vervoerders. DOVA voert het secretariaat van dit overleg. Het NOVB is een overleg tussen het ministerie van IenM, de regionale vervoerders, DOVA en NS onder leiding van een onafhankelijke voorzitter.

BEREIK!

BEREIK! is de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie van de MRDH, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag en het Havenbedrijf Rotterdam. De MRDH is de juridische entiteit waaronder BEREIK! valt.
Weggebruikers in Zuid-Holland maken gebruik van de wegen van bijna 70 verschillende wegbeheerders. Omdat de verkeershinder door drukte, incidenten, wegwerkzaamheden of evenementen zich niet houdt aan deze grenzen, is samenwerking essentieel. Op het gebied van regionaal netwerkmanagement (inclusief de afstemming van wegwerkzaamheden) organiseert BEREIK! deze samenwerking van wegbeheerders; nu en in de toekomst.
Georganiseerd in letterlijke zin: BEREIK! heeft operationele kerntaken in de vorm van de Regiodesk, het Regionaal Verkeerskundig Team en RegioRegie waarin gezamenlijke taken zijn belegd. Georganiseerd in de betekenis van coördineren en afstemmen: BEREIK! is het platform waarin wegbeheerder-overstijgende afspraken worden gemaakt en gezamenlijke stappen worden gezet richting de toekomst als het gaat om regionaal verkeersmanagement. BEREIK! fungeert als middel om in de Zuidvleugel partijen bij elkaar te brengen en vorm te geven aan een gezamenlijk ontwikkelpad.

Wat heeft het gekost?

Programma 4: Samenwerkingsverbanden	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016	Primaire begroting 2016	Verschil realisatie 2016 en realisatie 2015	Realisatie 2015
Lasten						
SkW	0	0	0	0	-350.311	350.311
DOVA	987.500	3.000	984.500	984.500	489.627	497.873
BEREIK!	1.590.628	-9.372	1.590.000	1.590.000	139.293	1.441.335
Totaal lasten	**2.648.128**	**-6.372**	**2.664.500**	**2.664.500**	**258.609**	**2.289.519**
Baten						
SkW	0	0	0	0	-350.311	350.311
DOVA	987.500	3.000	984.500	984.500	489.627	497.873
BEREIK!	1.590.628	-9.372	1.590.000	1.590.000	139.293	1.441.335
Totaal baten	**2.648.128**	**-6.372**	**2.664.500**	**2.664.500**	**258.609**	**2.289.519**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**



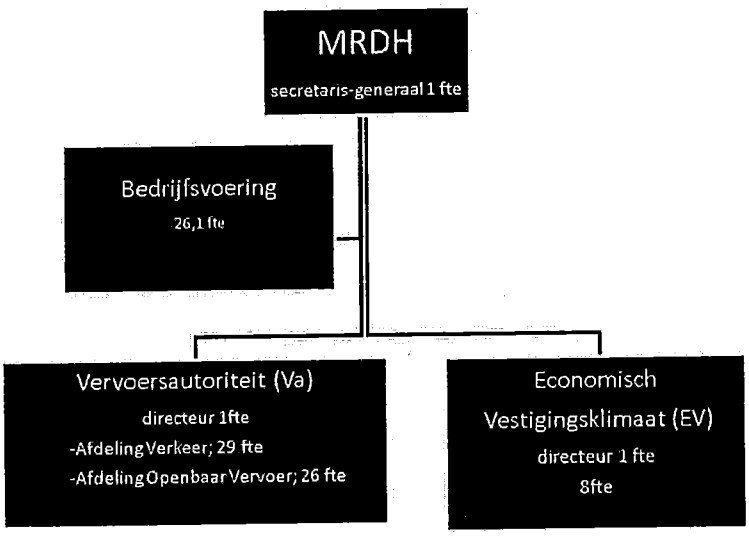
Hoofdstuk 3 Paragrafen

3.1 Organisatie en bedrijfsvoering

3.1.1 Organisatie

De organisatie, onder leiding van de secretaris-generaal, bestaat uit twee inhoudelijke organisatieonderdelen, de Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV), en een centrale stafafdeling Bedrijfsvoering (BV). De secretaris-generaal is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en algemeen bestuur en is verantwoordelijk voor het organiseren van het bestuurlijk opdrachtgeverschap van de MRDH-organisatie.

De MRDH-organisatie ziet er schematisch als volgt uit:



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

Economisch Vestigingsklimaat (EV)
EV kenmerkt zich als een regie- en programma-organisatie. De ambtelijke organisatie van dit organisatieonderdeel bestaat daarom uit een kleine vaste kern, die nauw samenwerkt met de gemeentelijke diensten van de deelnemende gemeenten. Bij diverse programma's en projecten werken medewerkers van de 23 gemeenten mee. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van de Strategische Agenda EV ligt bij de directeur EV. Deze is lid en tevens voorzitter van de Directieraad die uit directeuren/hoofden economie van enkele gemeenten bestaat, die elk verantwoordelijk zijn voor een inhoudelijk thema of werkveld. Bij dit organisatieonderdeel werken 9 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Gemeente Den Haag
Rekenkamerdienst

Bedrijfsvoering (BV)
De Bedrijfsvoering is gepositioneerd onder de secretaris-generaal. De bedrijfsvoeringsfuncties omvatten HRM, Communicatie, Financiën & Control, Juridische Zaken, Bestuurszaken, Secretariaat, Huisvesting, ICT en Facilitaire Zaken. Facilitaire zaken wordt deels door eigen medewerkers gedaan en deels extern ingekocht. De totale ambtelijke capaciteit voor dit onderdeel is 26,1 fte. De salarissen van de medewerkers van de afdeling Bedrijfsvoering worden voor een kwart doorbelast aan het programma EV en voor drie kwart doorbelast aan de programma's gerelateerd aan de Va, waarbij de verdeling binnen de Va gelijkelijk over Verkeer en Openbaar Vervoer plaatsvindt.

Tot en met 2017 worden tijdelijk kosten gemaakt als gevolg van de organisatiewijziging. Het betreft de plaatsing boven de formatie van medewerkers die per 1 januari 2015 om uiteenlopende redenen niet bij gemeenten konden worden geplaatst, alsmede formatie die nodig is om de organisatiewijziging binnen de MRDH verder vorm te geven, voor zover die niet in de reguliere formatie is opgenomen. De omvang van deze tijdelijke extra formatie is begrensd op 6,9 fte over de periode 2015-2017. Deze frictiekosten komen volledig ten laste van de BDU. In 2017 vindt er binnen de MRDH een organisatiewijziging plaats naar aanleiding van de evaluatie van de organisatie.

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

	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016
Verkeer	3.687.200	35.500	3.722.700
Openbaar Vervoer	3.290.600	133.700	3.424.300
Economisch Vestigingsklimaat	1.547.500	83.500	1.631.000
Totalen	**8.525.300**	**252.700**	**8.778.000**

Aan salariskosten is € 252.700 minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot.

Voor een totaal overzicht van de salariskosten en de overige organisatielasten en de toerekening daarvan aan de begrotingsprogramma's verwijzen wij naar de paragraaf 3.1.2 Bedrijfsvoering.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

3.1.2 Bedrijfsvoering

Communicatie
Eind 2016 heeft het directieteam een nieuwe corporate communicatiestrategie vastgesteld. Het Regionaal Investeringsprogramma is leidend en de portefeuillehouders spelen in de nieuwe communicatiestrategie een centrale rol. Zij zijn de ambassadeurs van de metropoolregio en maken de resultaten zichtbaar in de richting van de doelgroepen. De communicatie richt zich primair op de betrokken bestuurders, hun medewerkers en indirect op de raadsleden van de 23 gemeenten. Daarnaast richt de communicatie zich op de betrokken vervoerders in de regio en de relevante netwerken.

Financiën
Het cluster Financiën heeft in 2016 samen met de beleidsdirecties veel inzet gepleegd op de totstandkoming en bestuurlijke vaststelling van de (eerste) MRDH jaarrekening 2015. De accountant heeft bij deze jaarverantwoording een goedkeurende verklaring voor getrouwheid en rechtmatigheid af kunnen geven. De inzet op de MRDH begroting 2017 leidde tot een tijdige vaststelling door het algemeen bestuur en akkoord van de provincie (de toezichthouder) in de vorm van repressief toezicht. In het tweede halfjaar is veel inzet gepleegd op de herziening van het treasurystatuut en de overname door de MRDH van de financiering van railvoertuigen en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET.

Huisvesting/Facilitaire zaken
Bij de oprichting van de MRDH is besloten dat het MRDH kantoor gevestigd is in de gemeente Rotterdam. Daar er op korte termijn geen geschikte kantoorruimte in de gemeente Rotterdam kon worden gevonden is voorlopig gekozen voor de locatie van het Stadsgewest Haaglanden i.l. In 2015 en 2016 heeft de MRDH onderzoek gedaan naar kantoorruimtes in de gemeente Rotterdam en dit heeft geresulteerd in de keuze voor het pand aan de Westersingel 12. Het algemeen bestuur heeft op 9 december besloten om een huurovereenkomst voor genoemd pand aan te gaan. Het onderzoek naar kantoorruimtes, de onderhandelingen met de verhuurder en de voorbereidingen van de verbouwing hebben in 2016 veel inzet van de deelnemers van de projectgroep huisvesting gevraagd.

ICT/DIV
2016 is gebruikt om de ICT stabiliteit te consolideren. Er is gewerkt om applicaties beter af te stemmen op het bedrijfsproces, beveiliging verbeterd en filtering op datalekken en spam verhoogd. Daarnaast is er gewerkt aan de voorbereiding op en onderzoek en inventarisatie met betrekking tot de verhuizing met name voor wat betreft de gehele kabelinfrastructuur, servers, routers en glasvezelbekabeling. Door deze werkzaamheden is het handboek vervanging op een lager plan komen te staan. Het handboek vervanging regelt dat digitale bestanden leidend zijn. De MRDH werkt dan officieel papierloos. De verwachting was dat het handboek in 2016 kon worden aangeboden aan de archiefdienst Rotterdam en dat in 2016 de omslag naar (zo veel mogelijk) digitaal werken al plaats kon vinden. Dit is doorgeschoven naar 2017.

Juridische zaken
Het cluster Juridische zaken heeft in 2016 de voorbereiding van de Veegactie Reglementen en Verordeningen op zich genomen. Eind 2016 zijn in het dagelijks bestuur, de bestuurscommissies en het algemeen bestuur een aantal wijzigingsbesluiten vastgesteld waarmee de eerste fase van de Veegactie is afgerond. Hiermee zijn diverse technische onvolkomenheden, tekstuele omissies en onduidelijkheden rechtgetrokken in reglementen en verordeningen.

Bestuurszaken
In 2016 is door het cluster Bestuurszaken het besluitvormingsproces verder gestroomlijnd, op basis van de voorstellen 'MRDH als netwerkbestuur' die het algemeen bestuur op 4 maart 2016 heeft vastgesteld. Een van de doorgevoerde verbeteringen is het centraal stellen van de agendapost in de bestuurlijke besluitvorming. Op die manier beschikken de bestuurders over een

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

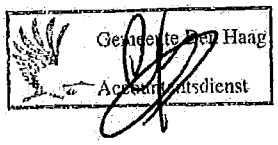
compacte vergaderset op basis waarvan men besluiten kan nemen. Ook is geadviseerd in het traject 'Versterken besluitvorming Va'.
In 2016 heeft Bestuurszaken voor het OESO-rapport, het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy op de zes MRDH-locaties in de regio bijeenkomsten georganiseerd voor raadsleden. Vanzelfsprekend heeft Bestuurszaken ook in 2016 geadviseerd over en zorggedragen voor de logistieke, procedurele en procesmatige voorbereiding van het overleg met de gemeenten en de actiepunten die voortkomen uit de (bestuurlijke) overleggen bewaakt.
De realisatie van de organisatielasten (*zie voor een toelichting op de salarislasten paragraaf 3.1.1. Organisatie*), totaal en per programma, levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

MRDH TOTAAL	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016
Salarislasten	8.525.294	252.606	8.777.900
Bestuurszaken/ juridische zaken	71.092	64.908	136.000
ICT/DIV	427.090	147.910	575.000
Overige personele lasten	651.722	254.278	906.000
Financiën	106.994	20.006	127.000
Huisvesting/ facilitaire zaken	1.092.647	27.353	1.120.000
Communicatie	143.402	25.498	168.900
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-197.769	-131	-197.900
Doorbelasting overhead projecten	-100.777	100.777	0
Totalen	**10.719.695**	**893.205**	**11.612.900**

Toelichting afwijkingen:

Bestuurszaken/Juridische zaken
Binnen deze kostencategorie is € 64.900 minder besteed dan begroot. Zo zijn er in 2016 minder kosten voor juridische inhuur gemaakt, doordat de eigen juristen het meeste konden oppakken. Voor vergaderkosten is in 2016 minder besteed dan begroot. Met de bestaande MRDH vergaderlocatie op de Grote Marktstraat in Den Haag en het veelal om-niet gebruik van de gemeentelijke vergaderlocaties, hoefden deze budgetten nog maar in beperkte mate te worden aangesproken Het na de 2e begrotingswijziging 2016 nog resterende beperkte deel van het budget voor technische aanpassingen om plaats-onafhankelijk te kunnen werken bleek in 2016 nog niet nodig te zijn. De begrote kosten voor lidmaatschappen zijn tot slot rechtstreeks verantwoord binnen de programma's.

ICT/DIV
De onderschrijding op het budget voor ICT/DIV bedraagt € 147.900. In 2016 speelden nagenoeg geen nieuwe ICT inrichtingsvraagstukken. Een van de redenen hiervoor is dat er in verband met de verhuizing in 2017 veel capaciteit is ingezet op deelname aan het projectteam en het uitwerken van een aantal vraagstukken voor de nieuwe ICT inrichting vanwege de verhuizing. Daarnaast is er sprake van een aantal kleine onderschrijdingen op telefonie, archivering, geodiensten en hosting van bestaande applicaties.



Overige personele lasten
De onderschrijding bedraagt € 254.000. Zo wordt voor opleidingen in de begroting rekening gehouden met 1,75% van het budget voor salarislasten, maar dit budget is in 2016 maar beperkt benut. Wel is in 2016 fors ingezet op organisatieontwikkeling en de evaluatie van de bestaande organisatie, inclusief voorstellen voor wijziging van de organisatie. Kosten van noodzakelijke inhuur konden nog binnen het bestaande apparaatslastenbudget worden opgevangen, waardoor daaraan minder is besteed dan begroot. Aan vergoedingen hoefde tot slot minder te worden besteed dan begroot, evenals aan de ondernemingsraad.

Financiën
De onderschrijding van € 20.000 wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere kosten voor de accountantscontrole doordat de accountant en de MRDH het meerwerk wegens het opstartjaar van de MRDH gedeeld hebben.

Huisvesting/Facilitaire zaken
Het budget is nagenoeg (98%) besteed. Kleine verschillen tellen op tot een onderbesteding van € 27.400 onder meer vanwege het doorschuiven van de in 2016 begrote kosten voor de verhuizing naar 2017.

Communicatie
Aan communicatie is in 2016 € 25.500 minder besteed dan begroot, voornamelijk vanwege lagere kosten voor regiobijeenkomsten.

Bijdrage samenwerkingsverbanden
De opbrengst is conform begroting gerealiseerd.

Doorbelasting overhead projecten
Het jaar 2016 is het eerste volledige jaar dat het abri project heeft gedraaid. De MRDH is de uitvoerder voor dit project namens een viertal gemeenten. Vanuit voortschrijdend inzicht is besloten een deel van de overhead kosten van ondersteunende diensten door te belasten aan dit project. In 2016 is tevens een deel voor 2015 doorbelast.

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

Verkeer	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016
Salarislasten	3.687.199	35.476	3.722.675
Bestuurszaken/ juridische zaken	24.383	26.617	51.000
ICT/DIV	179.338	36.287	215.625
Overige personele lasten	232.371	107.379	339.750
Financiën	40.113	7.512	47.625
Huisvesting/ facilitaire zaken	409.986	10.014	420.000
Communicatie	53.776	9.561	63.337
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-74.163	-50	-74.213
Doorbelasting overhead projecten	-37.791	37.791	0
Totalen	**4.515.211**	**270.587**	**4.785.799**

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

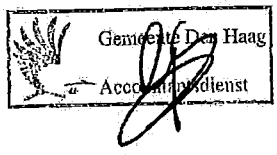
Openbaar Vervoer	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016
Salarislasten	3.290.624	133.651	3.424.275
Bestuurszaken/ juridische zaken	29.495	21.505	51.000
ICT/DIV	149.879	65.746	215.625
Overige personele lasten	278.117	61.633	339.750
Financiën	40.113	7.512	47.625
Huisvesting/ facilitaire zaken	409.471	10.529	420.000
Communicatie	53.776	9.562	63.338
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-74.163	-50	-74.212
Doorbelasting overhead projecten	-37.791	37.791	0
Totalen	**4.139.521**	**347.879**	**4.487.401**

Economisch Vestigingsklimaat	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016
Salarislasten	1.547.471	83.479	1.630.950
Bestuurszaken/ juridische zaken	17.214	16.786	34.000
ICT/DIV	97.872	45.878	143.750
Overige personele lasten	141.235	85.265	226.500
Financiën	26.767	4.983	31.750
Huisvesting/ facilitaire zaken	273.189	6.811	280.000
Communicatie	35.850	6.375	42.225
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-49.442	-33	-49.475
Doorbelasting overhead projecten	-25.194	25.194	0
Totalen	**2.064.962**	**274.738**	**2.339.700**

Rechtmatigheid

In de jaarrekening 2015 is gerapporteerd over de naleving van de financiële verordening en het treasurystatuut. Voor een aantal afwijkingen is toen een 'veegactie' aangekondigd, waarvan inmiddels de eerste fase is afgerond. Eind 2016 is in de bestuurscommissies, het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur een aantal wijzigingsbesluiten vastgesteld waarmee de eerste fase van de Veegactie is afgerond. Hiermee zijn diverse technische onvolkomenheden, tekstuele omissies en onduidelijkheden rechtgetrokken in reglementen en verordeningen. Zie ook hoofdstuk 1.3.

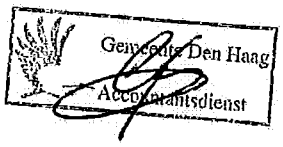
De bijbehorende wijzigingsbesluiten treden in werking op 1 januari 2017. Voor het verslagjaar 2016 bleven deze afwijkingen dus nog bestaan.



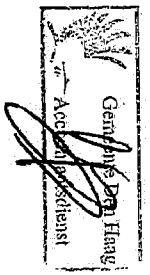
Naleving treasurystatuut MRDH 2015 en 2016
Met uitzondering van het hierna genoemde onderwerp zijn de voorschriften en bepalingen uit het treasurystatuut in 2016 goed opgevolgd.

In 2016 konden met name voor de korte termijn nog geen betrouwbare liquiditeitsramingen worden geproduceerd. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat de raming van de kasritmes per jaar en de noodzakelijke periodieke interne controle daarop nog moeten worden gestructureerd. Op basis daarvan moet een passend financieel instrumentarium worden ingericht. De uitkomsten van een in maart 2017 gestarte risicoanalyse overplanning/overbesteding (zie hoofdstuk 3.4 Weerstandsvermogen en risico's) zijn daarvoor leidend.

Naleving financiële verordening MRDH 2015
Met betrekking tot de financiële verordening kon er aan een aantal zaken nog niet worden voldaan in 2016. Hieronder de artikelen die het betreft, de toelichting daarop en de te treffen beheersmaatregel:



Artikelnummer	Omschrijving	Toelichting	Beheersmaatregel
Artikel 2 lid 5	Het dagelijks bestuur biedt uiterlijk 30 november t-2 van het begrotingsjaar een uitgangspuntennota aan over de kaders voor het volgende begrotingsjaar.	Dit is in de praktijk te vroeg, lid 6 van dit artikel (het algemeen bestuur stelt de uitgangspuntennota vast voordat de concept begroting voor reactie aan de gemeenten wordt aangeboden) wordt als uitgangspunt gehanteerd en dit punt wordt meegenomen in de veegactie.	De verordening is op 9 december 2016 door het algemeen bestuur op dit punt aangepast, zodat vanaf boekjaar 2017 wel aan deze voorwaarde kan worden voldaan.
Artikel 7 lid 2	2. De eerste bestuursrapportage is onderdeel van de begroting van het jaar t + 1 en wordt door het algemeen bestuur behandeld gelijktijdig met de begroting van het jaar t + 1, de tweede bestuursrapportage wordt door het algemeen bestuur behandeld uiterlijk 31 oktober van het lopende begrotingsjaar.	Er zijn in 2016 conform de verordening twee bestuursrapportages opgesteld. De tweede bestuursrapportage is op 9 december 2016 door het algemeen bestuur vastgesteld.	Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2016 de data in de verordening aangepast, zodat vanaf boekjaar 2017 wel aan deze voorwaarde kan worden voldaan.
Artikel 12 lid 1	1. Het dagelijks bestuur biedt eens in de vier jaar, voor het eerst in het jaar 2015, ter vaststelling door het algemeen bestuur een nota aan over het beleid voor reserves, voorzieningen en fondsen.	Bij de start van de MRDH waren er nog geen reserves en voorzieningen. Voor de fondsen is het bestaande (vooral wettelijke bepaalde) beleid van de voormalige stadsregio's gehanteerd. Het opstellen van de beleidsnota heeft daardoor niet de hoogste prioriteit gekregen.	In 2016 is zoals aangegeven in de jaarrekening 2015 voor dit onderdeel meer capaciteit gecreëerd. De nota is in oktober 2016 opgesteld, maar op verzoek van de gemeenten wordt de nota met bijbehorende zienswijzeprocedure in 2017 tegelijk behandeld met de begroting 2018. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2016 de verordening aangepast op dit punt door het jaar 2015 te verwijderen.
Artikel 12 lid 1d	d. de regels voor de opdrachtverlening.	De MRDH had in 2015 nog geen inkoopbeleid omdat de Aanbestedingswet op dat moment al werd aangepast op basis van een nieuwe Europese Richtlijn met een voorziene inwerkingtreding uiterlijk 18 april 2016. Het aannemen van een aanbestedingsbeleid MRDH in 2015 op basis van een te veranderen wet, zou dus betekenen dat we het beleid in 2016 weer opnieuw zouden moeten aanpassen. Gekozen is dus eerst de nieuwe wet te laten vaststellen door het parlement en daarna het beleid van de MRDH overeenkomstig vast te stellen.	Het dagelijks bestuur heeft begin 2017 ter vaststelling door het algemeen bestuur een nota met beleidsregels aan voor inkoop en aanbesteding aangeboden, die op 10 maart 2017 door het algemeen bestuur is vastgesteld, zodat vanaf boekjaar 2017 wel aan deze voorwaarde kan worden voldaan.
Artikel 17 lid 1	1. Het dagelijks bestuur biedt in 2015 ter vaststelling door het algemeen bestuur een nota met beleidsregels aan voor inkoop en aanbesteding. Wijzigingen die de uitgangspunten van het inkoop- en aanbestedingsbeleid raken of verstrekkende gevolgen hebben, geven aanleiding tot herziening van deze nota en daarmee een nieuw bestuursbesluit.	Idem	Idem
Artikel 17 lid 2	2. Het dagelijks bestuur draagt zorg voor interne regels voor de inkoop en aanbesteding van werken, diensten en leveringen. De regels waarborgen, dat wordt gehandeld in overeenstemming met de nationale en Europese wet- en regelgeving.	Idem	Op basis van het op 10 maart door het algemeen bestuur vastgestelde inkoopbeleid zal door de Secretaris-Generaal op basis van deze uitgangspunten een Intern Inkoopreglement worden opgesteld waarmee het inkopen en aanbesteden door de MRDH praktisch wordt vormgeven zodat wordt gehandeld in overeenstemming met de nationale en Europese wet- en regelgeving.



3.2 Financiering

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

Financiële positie
De financiële positie per begin en ultimo 2016 laat zich als volgt becijferen:

Balans en financiering	31-dec-16		31-dec-15	
Beschikbaar op lange termijn				
Eigen vermogen	2.590.025		2.487.228	
Schulden op lange termijn	1.078.312		1.078.312	
Benodigd op lange termijn		3.668.337		3.565.540
Materiële vaste activa	7.542.962		7.712.582	
Financiële vaste activa	30.937.228		105.649.642	
Immateriële vaste activa	-		162.578	
		38.480.190		113.524.802
Financieringstekort *)		34.811.853-		109.959.262-
Te weten				
Vlottende activa		530.098.516		523.063.601
Vlottende passiva		564.910.369		633.022.862
Werkkapitaal		34.811.853-		109.959.262-

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2016 is toegenomen met een bedrag van € 75,9 miljoen. In onderstaande staat van herkomst en besteding van middelen is aangegeven hoe dit bedrag is samengesteld.

Staat van herkomst en besteding middelen		
Beschikbaar gekomen uit		
Resultaat boekjaar 2016		899.474
Aflossingen obligatieportefeuille		64.600.000
Opnames beleggingsfonds BOR		10.441.628
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering		2.060.344
Afschrijving disagio obligatieportefeuille		162.578
		78.164.024
Besteed aan		
Deelnemingen regionale OV-bedrijven	1.001	
Resultaat beleggingen BOR	328.214	
Onttrekking egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	796.677	
Verschuiving aardgasbussen van voorraad naar MVA	1.000.000	
Investeringen haltevoorzieningen	884.943	
Investering verbouwing	5.780	
		3.016.615
Toename werkkapitaal		75.147.409

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

*) Bij de beoordeling van het hiervoor gepresenteerde financieringstekort ultimo 2016 ad. € 34,8 miljoen dient het volgende in aanmerking te worden genomen. De fondsen, waarin de van andere overheden ontvangen middelen met een specifiek bestedingsdoel worden verantwoord (met name de BDU Verkeer en Vervoer) staan conform de wettelijke vereisten weliswaar als vlottende passiva op de balans, maar zijn op grond van de meest recente meerjarenramingen per balansdatum voor een groot deel als vaste passiva (lang vreemd vermogen) te beschouwen.

Treasuryfunctie en -beleid
Het doel van de treasuryfunctie is: het sturen en beheersen van, verantwoording afleggen over en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's, op een zodanige wijze, dat risico's worden geminimaliseerd en opbrengsten worden geoptimaliseerd.

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

De financieringsstructuur van de MRDH wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die (soms al veel) eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Mede gezien de omvang van deze bijdragen is er qua exploitatie normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie.
Desondanks is er vanaf 2017 wel sprake van een zekere financieringsbehoefte. Dat wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

1. De overname van de financiering van railvoertuigen – en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. De geraamde overbesteding in de periode 2019 t/m 2024.

Financiering regionale OV-bedrijven
Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.
Dit besluit is genomen op basis van het tegelijkertijd vastgestelde nieuwe Treasurystatuut 2016 en past binnen de wettelijke taak van de MRDH om binnen haar regio een goed openbaar vervoernetwerk in stand te houden. De genoemde vervoerders worden nu vanuit één instantie ondersteund t.b.v. zowel hun exploitatie als de bekostiging en financiering van hun belangrijkste investeringen. Hiermee wordt ook bewerkstelligd, dat er na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve structureel tenminste € 6 miljoen per jaar meer aan middelen beschikbaar blijft voor de verkeer en vervoersopgave in deze regio.
Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling zal een toereikende risicoreservering worden opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daartoe wordt jaarlijks een risico-opslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen in rekening gebracht. De wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd alsmede het geraamde verloop daarvan wordt in de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 3.4) nader toegelicht.
De overname van voornoemde financiering zal gefaseerd plaatsvinden. Verwacht mag worden dat in 2017 ten behoeve van HTM een bedrag van maximaal € 531 miljoen aan leningen zal worden

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

aangetrokken en verstrekt en € 55,8 miljoen aan de overname van bestaande borgstellingen van de gemeente Den Haag. Voor RET is dit maximaal € 66,8 miljoen aan leningen, naast de borgstelling voor de in 2017 uit te betalen lening van de Europese Investeringsbank van € 120 miljoen.

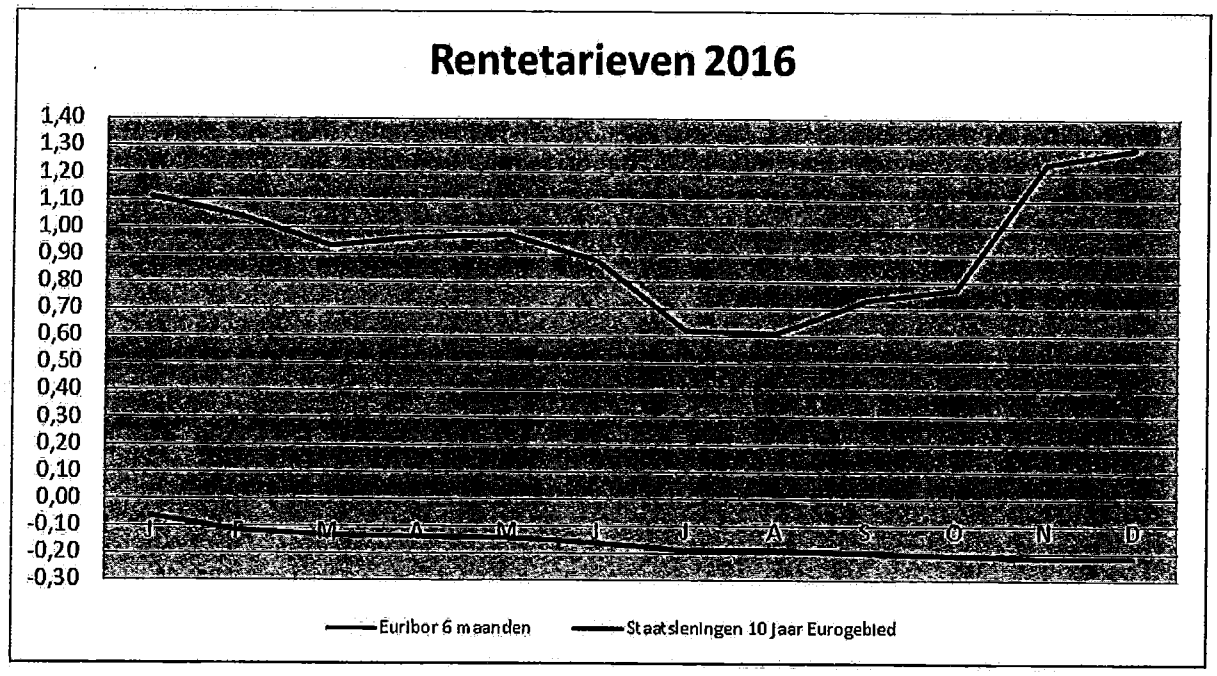
Overbesteding
Volgens de in de begroting 2018 opgenomen meerjarenramingen zijn de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2019 tot 2024 niet toereikend voor de geplande uitgaven voor de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer in die jaren. Er is daarmee sprake van overbesteding. Daarvoor zal afhankelijk van de dan nader bepaalde omvang en duur en de dan geldende marktcondities geld moeten worden geleend. De aan overplanning en overbesteding verbonden risico's en de wijze waarop deze kunnen worden gemitigeerd, zijn onderwerp van een analyse die vanaf maart 2017 wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 3.4 wordt dit nader toegelicht.

Schatkistbankieren is een wettelijke verplichting voor de MRDH. Concreet betekent dit dat, behoudens een klein werkkapitaal, alle beschikbare liquide middelen in 's Rijks schatkist moeten worden aangehouden. Per definitie betekent dit, dat de renteopbrengsten van (tijdelijk) overtollige liquide middelen (veel) lager zijn dan wanneer deze (zoals t/m 2013 het geval was) naar eigen inzicht binnen de wettelijke en eigen kaders kunnen worden belegd. Om dit effect te minimaliseren en met inachtneming van de bij de begroting 2017 vanaf dat jaar geraamde overbesteding is in 2016 ingezet op de volgende beleidslijnen:

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

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement
In het verslagjaar is de voor de MRDH relevante korte rente (op basis van de hiervoor geschetste beleidslijnen) negatief gebleven. Daardoor was het in 2016 niet lonend om kasgeldleningen te verstrekken aan andere decentrale overheden.
Ondanks een aanvankelijke daling is de lange rente sinds september 2016 weer stijgende. Dat gegeven is van belang voor de kostprijs van de financiering van de regionale OV-bedrijven, zoals hiervoor genoemd. Als gevolg van de onzekere verwachtingen over het meerjarig verloop van de beschikbare BDU-middelen was verstrekking van langlopende leningen aan andere decentrale overheden in 2016 ook niet opportuun.
Een en ander komt tot uitdrukking in de volgende grafiek, waarin het renteverloop van korte (Euribor 6-maands) en langer rente (op basis van 10-jarige staatsleningen in het Eurogebied) in 2016 zijn weergegeven.



De obligatieportefeuille is in het verslagjaar deels afgelost en het restant is gezien de resterende korte looptijd van enkele maanden in combinatie met de relatief hoge kosten van toezicht en bewaring verkocht.

Ultimo 2016 stond er één kasgeldlening uit volgens onderstaande specificatie:

Geldlener	Lening bedrag	Begindatum	Einddatum	Rente %
HTM Railinfra B.V.	69.000.000,00	22-12-2016	28-02-2017	0,575%

De MRDH had ultimo 2016 een belegd vermogen van € 473,0 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

Beleggingen BOR	- 30,9 miljoen
Kasgeldleningen	- 69,0 miljoen
Rekening-courant 's Rijks schatkist	- 371,2 miljoen
Banksaldi	- 1,9 miljoen
Totaal	€ 473,0 miljoen

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Het gemiddelde bedrag aan belegde en liquide middelen bedroeg in 2016 € 462,8 miljoen, waarover een bedrag van € 1,0 miljoen aan baten is gerealiseerd. Dat laat zich vertalen naar een rendement van 0,21%.
Deze baten zijn uitsluitend te relateren aan de financiële positie van de Vervoersautoriteit. Om praktische redenen zijn deze baten met uitzondering van het beleggingsresultaat van de beleggingen BOR (die direct aan het BOR-fonds worden toegevoegd) evenals in 2015 toegerekend aan het programma Verkeer.

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

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

In het treasurystatuut van de MRDH en de relevante wet- en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de MRDH haar liquide middelen inlegt dan wel belegt. Voor alle beleggingen geldt rating A als ondergrens. Daarnaast moet de tegenpartij zijn gevestigd in een lidstaat van de EU/EER (EER staat voor Europese Economische Ruimte: dat zijn alle EU-landen aangevuld met Liechtenstein, Noorwegen en IJsland). Tevens dient dit land tenminste over een AA-rating te beschikken. Tenslotte dient de rating door tenminste twee ratingbureaus te zijn afgegeven. Standard & Poor's, Moody's en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

Uit het overzicht van de aanwezige waarden - zoals hiervoor opgenomen bij Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement - blijkt dat alle fondsen met uitzondering van de hiervoor genoemde kasgeldlening (zie hierna) voldoen aan de gestelde minimumeisen. Voor kasgeldleningen aan decentrale overheden geldt dezelfde rating als die van Nederland.
De kasgeldlening aan HTM Railinfra B.V. is verstrekt als overbruggingsfinanciering ten behoeve van de op 1 maart 2017 door de MRDH van de gemeente Den Haag overgenomen lange termijnfinanciering van HTM. Per voornoemde datum is deze lening ook in zijn geheel afgelost. De ontvangen rente op deze lening zal – voor zover toe te rekenen aan het boekjaar 2016 – conform het voorstel winstbestemming 2016 geheel worden gedoteerd aan de nieuw te vormen risicoreserve financieringen.

3.3 Verbonden partijen

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

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht. Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:
- een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen indien de verbonden partij failliet gaat;
- aansprakelijk kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

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

Gemeente Den Haag
Rekenkamersdienst

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

In het geval van de MRDH zijn er drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., RET N.V. en de Verkeersonderneming, waarvan hieronder in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen zijn. De verbonden partijen kunnen onderverdeeld worden in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (Verkeersonderneming).

In het verslagjaar is zeggenschap verkregen over RET en HTM in de vorm van één aandeel van voornoemde vennootschappen. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 was dit nodig om de inbesteding van het railvervoer aan beide bedrijven mogelijk te maken. Op basis van juridische adviezen (en contra-advies) is gekozen voor een zo licht mogelijke vorm van zeggenschap, waarbij de risico's voor de MRDH nihil zijn. Aan deze zeggenschap zijn bijzondere rechten gekoppeld. Over een aantal onderwerpen vindt nl. besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats op basis van unanimiteit. Het betreft onder meer het goedkeuren van de begroting, het vaststellen van de statuten en het benoemen van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen. De MRDH heeft bij een aantal besluiten feitelijk het vetorecht.

Naam	**HTM Personenvervoer N.V.**
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Aandeelhouder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de HTM PV van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 87.140.392
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 422.792.936
Financieel resultaat	Over 2015: € 6.132.500
Risico's	Zie paragraaf weerstandsvermogen en risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren ov concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	**RET N.V.**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Bestuurlijk belang	Aandeelhouder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 158.338.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 218.842.000
Financieel resultaat	Over 2015: € 6.631.000
Risico's	Zie paragraaf weerstandsvermogen en risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren ov concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
Naam	**De Verkeersonderneming**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten. Daarnaast verricht De Verkeersonderneming het programmamanagement van het Rotterdamse regionale samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en havegebied van Rotterdam.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies.
	De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur & Milieu/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en MRDH.
	De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn dit Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB Rotterdam, de gemeente Nissewaard, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de provincie Zuid-Holland, de politie en de RET.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter Bestuurscommissie MRDH is lid van de Stuurgroep.
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 248.004
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 44.651.223
Financieel resultaat	Over 2015: € 76.173
Risico's	Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de raad van toezicht en de deelnemers van de stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van het samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: Beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

3.4 Weerstandsvermogen en risico's

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

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

- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

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

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat
De risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt
In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat. Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro benodigd is. Dit komt neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Deze reserve is in 2015 gevormd en daarmee is voor dit onderdeel sprake van een weerstandsratio van 1,0.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Risico's programma's Vervoersautoriteit
De risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen alle projecten wordt aangehouden. Wanneer deze risicobuffer niet afdoende is, worden de BDU-middelen aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen lager worden en/of vertragen.

Financiering regionale OV-bedrijven
Zoals in hoofdstuk 5.1 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.
Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat – mede op grond van het feit dat de MRDH een eerste pandrecht verwerft over de te financieren activa - een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Dit is in de begroting 2018 nader uitgewerkt.

Overplanning en overbesteding
Het IPVa geeft inzicht in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten, de uitgaven aan de OV-concessies en de apparaatskosten. Jaarlijks wordt een doorkijk gegeven naar de komende tien jaren. Binnen dit tijdsverloop kan er sprake zijn van overplanning en/of overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat er binnen een periode van maximaal tien jaar weer een positief saldo ontstaat. Dit beleid is in overeenstemming met een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse.

Overplanning houdt in dat er in enig jaar meer projecten en daarbij behorende uitgaven worden gepland dan er BDU-middelen en/of andere dekkingsbronnen beschikbaar zijn. De praktijk leert namelijk dat vooral de start en doorlooptijd van investeringsprojecten – met name door uitvoerende gemeenten – veelal te optimistisch worden gepland. In de praktijk ijlen de daadwerkelijke bestedingen dan vaak één of meerdere jaren na. Omdat als gevolg daarvan teveel middelen te lang ongebruikt blijven (zie ook de alinea hierna), is bij de oprichting van de MRDH door het algemeen bestuur besloten dat er sprake mag zijn van overplanning.

Het risico van overbesteding is bij overplanning altijd aanwezig. Overbesteding houdt in dat de werkelijke bestedingen in enig jaar hoger zijn dan de voor dat boekjaar beschikbare middelen (BDU en mogelijke andere dekkingsbronnen). De hiervoor genoemde overplanning heeft echter daarnaast ook tot gevolg dat projectuitgaven te optimistisch worden geraamd. Met andere woorden: de in het IPVa per jaar geraamde bestedingen zijn structureel hoger dan de werkelijkheid laat zien. Ter illustratie: bij de begroting 2017 werd verwacht dat er ultimo 2016 € 136 miljoen aan BDU-middelen beschikbaar zou zijn. Bij de in oktober 2016 opgestelde tweede bestuursrapportage 2016 was dat saldo opgelopen tot € 416,6 miljoen en bij het opstellen van deze begroting 2018 verder tot € 431,7 miljoen. Intern onderzoek heeft daarnaast geleerd, dat de feitelijke jaarlijkse onderbesteding ten opzichte van het IPVa zich in ieder geval sinds 2011 elk jaar heeft voorgedaan (N.B. de jaren vóór 2011 zijn niet in dit onderzoek betrokken). Met nadruk zij daarbij vermeld, dat dit niet betekent, dat projecten niet of slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd, maar dat zoals hiervoor reeds genoemd de start en doorlooptijd structureel te optimistisch worden ingeschat. Omdat het IPVa de basis vormt voor de begroting, is bij de opstelling daarvan voor het jaar 2018 veel effort gestoken in een meer realistische raming van de kasstromen van de grote projecten. Daarnaast is voor kleine projecten een subsidieplafond van € 30 miljoen per jaar opgenomen. Op

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

deze wijze wordt beter aangesloten bij de daadwerkelijke bestedingen in de afgelopen jaren. Overbesteding zal echter zeer waarschijnlijk vanaf 2019 daadwerkelijk aan de orde zijn.

In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Desondanks worden de risico's van overplanning en overbesteding inclusief de daarvoor gestelde limieten te groot geacht. Dit gegeven en de wijze waarop deze risico's kunnen worden gemitigeerd, zijn daarom onderwerp van een vanaf maart 2017 uit te voeren extern onderzoek met een verwachte doorlooptijd van ca. twee maanden. Daarbij wordt ook de houdbaarheid van de te volgen wijze van begroten voor infrastructurele projecten betrokken.

Beleidsnota
Na afronding van het hiervoor genoemde onderzoek zal de reeds aangekondigde beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH worden opgesteld en ter besluitvorming worden voorgelegd.

Kengetallen
Kengetallen zijn getallen die een verhouding uitdrukken tussen bepaalde onderdelen van de in de jaarrekening opgenomen balans en/of resultatenrekening.
Conform het BBV dienen de volgende kengetallen in de jaarrekening te worden opgenomen:

Kengetal	Jaarrekening 2015	2016
Netto schuldquote	257%	4819%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	257%	4819%
Solvabiliteitsratio	0,4%	0,5%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,0%	0,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.

Opmerkingen
De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing. In bovenstaande tabel zijn geen vergelijkende kengetallen voor de begroting 2016 opgenomen, omdat deze wettelijke verplichting voor gemeenschappelijke regelingen eerst vanaf de begroting 2017 van toepassing is.

De netto schuldquote moet inzicht geven in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen (schuld / baten begroting). Het geeft zodoende een indicatie in welke mate de rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de quote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Dit maakt inzichtelijk wat het aandeel is van de verstrekte leningen in de exploitatie. Daarnaast welke invloed de verstrekte leningen hebben op de schuldenlast.

De solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als een percentage van het totale vermogen. Het geeft daarmee inzicht in de mate waarin de MRDH in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. De VNG hanteert als richtlijn een minimum omvang van 20% als norm.

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen de fondsen (met name de BDU Verkeer en

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

vervoer). De per balansdatum aanwezige fondssaldi zijn daarnaast conform de bepalingen in het BBV als vlottende schulden te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen voor de in de tabel genoemde jaren niet zondermeer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH. Deze positie wordt in hoofdstuk 3.1 (Financiering) nader beschouwd.

Het kengetal structurele exploitatieruimte geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte de MRDH heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten daarvoor nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels uit structurele middelen worden gedekt. Een negatief percentage betekent dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt. Het in de tabel weergegeven percentage betekent dat de structurele lasten van de MRDH volledig worden gedekt door structurele baten.

3.5 Onderhoud kapitaalgoederen

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

Afschrijvingen
Voor zover niet bij wettelijke bepaling geregeld, gelden de volgende uitgangspunten voor het afschrijvingsbeleid voor de materiële vaste activa:

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch en maatschappelijk nut
Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd gronden en terreinen. Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd.

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De eerste afschrijving voor zowel de activa met economisch nut als de activa met maatschappelijk nut start op 1 juli in het jaar van aanschaffing.

Gronden
De MRDH heeft diverse percelen grond in eigendom dan wel een recht van opstal daarop gevestigd ten behoeve van de aanleg van tramlijnen. Volgens een actuele kadasteropgave gaat het daarbij om de volgende percelen:

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

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

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Inrichting huisvesting Rotterdam
Naar verwachting zal in de laatste maanden van 2017 de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik kunnen worden genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.
Ten behoeve van de noodzakelijke nieuwe inrichting van dit pand is een investeringsbegroting gemaakt tot een totaalbedrag van € 1.230.000. Uitgaande van een volledige besteding van dit bedrag in 2017 zal deze investering in 10 jaar worden afgeschreven.
De MRHD is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de nieuwe inrichting en zal dit uitbesteden aan daartoe gespecialiseerde marktpartijen.

Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen
De bestaande kantoorvoorzieningen zijn per 1 januari 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Tot en met 2016 zijn geen nieuwe investeringen gedaan.
De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud aan deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

Personenbussen voor het openbaar vervoer
De MRDH heeft 10 aardgasbussen in eigendom, die vanaf augustus 2017 aan een OV-bedrijf worden verhuurd voor een periode van twee jaar. De gegarandeerde restwaarde van die voertuigen bedraagt na afloop van voornoemde huurperiode € 25.000 per bus. De jaarlijkse afschrijving op deze bussen is daarop aangepast en wordt gedekt uit de BDU Verkeer en vervoer. De huurder is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze bussen.

Haltevoorzieningen
Conform overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2016 bedraagt € 6.787.182.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

3.6 Staat van reserves en fondsen

Omschrijving	Balans 01-01-2016	Dotatie 2016	Onttrekking 2016	Saldo 31-12-2016	Voorstel dotatie 2016	Balans 31-12-2016
MRDH						
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000		0	100.000	0	100.000
Egalisatiereserve EV	20.000	2.367.228	796.677	1.590.551	889.555	2.480.106
Risicoreserve financieringen	0			0	9.919	9.919
Subtotaal reserves	*120.000*	*2.367.228*	*796.677*	*1.690.551*	*899.474*	*2.590.025*
Regio Rotterdam						
BDU	359.227.968	267.427.046	280.897.720	345.757.293	0	345.757.293
Regio Haaglanden						
BOR-fonds	58.307.058	328.214	58.635.272	0	0	0
Mobiliteitsfonds	121.253.956	235.825.046	271.118.840	85.960.162	0	85.960.162
Subtotaal fondsen	*538.788.982*	*503.580.306*	*610.651.832*	*431.717.457*	*0*	*431.717.456*
TOTAAL-GENERAAL	**538.908.982**	**505.947.534**	**611.448.509**	**433.408.008**	**899.474**	**434.307.480**

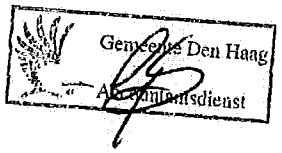
3.7 Inwonerbijdrage per gemeente

In de begroting 2016 is de berekening van de inwonerbijdrage per gemeente opgenomen. Het inwonertal op 1 januari van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd, is uitgangspunt voor de berekening van de bijdrage per deelnemende gemeente. Op basis van die aantallen is de inwonerbijdrage aan de gemeenten in rekening gebracht.

In het navolgende overzicht is de gerealiseerde inwonerbijdrage per gemeente weergegeven:

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

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



Deel 2 Jaarrekening

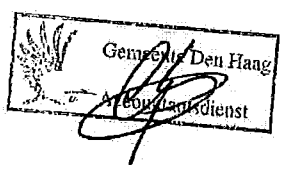
Hoofdstuk 4 Balans 2016

ACTIVA	31-12-2016	31-12-2015	PASSIVA	31-12-2016	31-12-2015
Vaste activa			**Vaste passiva**		
Materiële vaste activa	7.542.962	7.712.582	**Eigen vermogen**	2.590.025	2.487.228
Machines en installaties	6.787.182	7.712.582	Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	100.000
Aardgasbussen	750.000		Egalisatiereserve programma EV	1.590.551	20.000
Verbouwingen	5.780		Resultaat boekjaar na geaccordeerde reservemutaties	899.474	2.367.228
Immateriële vaste activa	0	162.578			
Disagio op effecten	0	162.578			
			Passiva met een rentetypische		
Financiële vaste activa	30.937.228	105.649.642	**looptijd van één jaar of langer**	1.078.312	1.078.312
Effecten	0	64.600.000	Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312
Beleggingen BOR	30.936.227	41.049.642			
Deelnemingen	1.001	0			
Totaal vaste activa	38.480.190	113.524.802	**Totaal vaste passiva**	3.668.337	3.565.540
Vlottende activa			**Vlottende passiva**		
			Netto vlottende schuld met een rentetypische	26.747.483	46.105.279
Voorraden	0	1.000.000	**looptijd korter dan één jaar**		
Aardgasbussen	0	1.000.000	Crediteuren	26.747.483	45.359.313
			Belastingen	0	745.966
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	484.863.235	376.987.319			
Kasgeldleningen	69.000.000	15.000.000	**Overlopende passiva**	538.162.887	586.917.584
Rekening-courant 's Rijks schatkist	371.236.276	324.820.335	Fondsen	431.336.664	538.788.982
Debiteuren	4.235.575	3.014.596	Te betalen kosten	104.887.671	47.867.285
Belastingen	40.391.384	34.152.386	Vooruitontvangen bedragen	1.938.552	261.317
Overlopende activa	43.340.670	143.118.309			
Nog te ontvangen bedragen	5.000.484	127.677.745			
Vooruitbetaalde kosten	38.340.186	15.440.564			
Liquide middelen	1.894.611	1.957.973			
Banksaldi	1.894.611	1.957.973			
Totaal vlottende activa	530.098.516	523.063.601	**Totaal vlottende passiva**	564.910.369	633.022.863
Totaal	568.578.707	636.588.403	**Totaal**	568.578.707	636.588.403

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Hoofdstuk 5 Programmarekening

Programmarekening	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016	Primaire begroting 2016	Verschil realisatie 2016 en realisatie 2015	Realisatie 2015
Lasten						
Programma 1 - Verkeer	159.464.811	46.774.064	112.690.747	165.888.900	62.010.394	97.454.417
Programma 2 - Openbaar Vervoer	469.714.505	-38.745.395	508.459.900	477.371.500	1.094.932	468.619.573
Programma 3 - Economisch Vestigingsklimaat	6.226.055	-829.937	7.055.992	5.664.000	3.112.592	3.113.463
Programma 4 - Samenwerkingsverbanden	2.548.128	-6.372	2.554.500	2.554.500	259.609	2.289.519
Totaal lasten	**637.953.499**	**7.192.360**	**630.761.139**	**651.478.900**	**66.476.527**	**571.476.972**
Baten						
Bijdragen reglogemeenten	5.663.987	-13	5.664.000	5.664.000	63.288	5.600.691
Bijdragen samenwerkingsverbanden	2.548.128	-6.372	2.554.500	2.554.500	259.609	2.289.519
Onttrekking aan fondsen	610.994.612	-10.156.035	621.150.647	643.260.400	69.696.302	541.298.310
Rente	711.269	711.269	0	0	-1.781.292	2.492.561
Overige baten	18.138.301	17.542.373	595.928	0	-4.144.819	22.283.119
Totaal baten	**638.056.296**	**8.091.221**	**629.965.075**	**651.478.900**	**64.092.096**	**573.964.200**
Resultaat vóór bestemming	**102.797**	**898.861**	**-796.064**	**0**	**-2.384.431**	**2.487.228**
Toevoeging aan reserves						
structureel	0	0	0	0	0	0
incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	0	0	0	0	-20.000	20.000
incidenteel nog te accorderen	899.474	899.474	0	0	-1.467.754	2.367.228
Onttrekking aan reserves						
structureel	0	0	0	0	0	0
incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	-796.677	-613	-796.064	0	-896.677	100.000
Saldo na bestemming	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**



Hoofdstuk 6 Toelichtingen

6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

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

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

Vaste activa
- als *immateriële* vaste activa is het (dis)agio met betrekking tot de effecten (obligaties) opgenomen.
- de *materiële* vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. Voor de metropoolregio is er sprake van activa met zowel een economisch- als maatschappelijk nut. De afschrijvingen zijn lineair berekend en gerelateerd aan de verwachte economische levensduur met inachtneming van een eventuele restwaarde.
- *Financiële* vaste activa: de effecten (obligaties) zijn opgenomen tegen nominale (de verwachte aflossingswaarde) en de beleggingen BOR tegen de marktwaarde per balansdatum. De deelnemingen zijn gewaardeerd op verkrijgingsprijs. Indien de waarde van de aandelen structureel daalt tot onder de verkrijgingsprijs vindt afwaardering plaats. Leningen u/g worden opgenomen tegen nominale waarde.

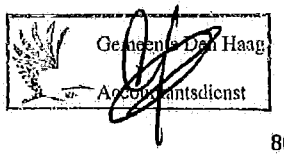
De volgende materiële vaste activa worden lineair afgeschreven in:
a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
c. maximaal 10 jaar: straatmeubilair.
d. 5 jaar: telefooninstallaties;
e. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
f. 10 jaar: kantoormeubilair.

Voorraden
De voorraden worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs of lagere marktwaarde.

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar
De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden met de boekwaarde van vorderingen verrekend.

Overlopende activa
De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen nominale waarde.

Liquide middelen
De liquide middelen worden tegen nominale waarde opgenomen.



Eigen vermogen
Het eigen vermogen bestaat uit de reserve weerstandsvermogen EV, egalisatiereserve EV en het resultaat na bestemming volgens het overzicht van baten en lasten (de programmarekening). De bestemming van een reserve kan alleen door het algemeen bestuur veranderd worden. De opheffing van reserves dient door middel van een besluit van het algemeen bestuur plaats te vinden indien er vooraf geen einddatum is vastgelegd waarop de reserve komt te vervallen.

Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer
Vaste schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde, verminderd met gedane aflossingen. De vaste schulden hebben een rente typische looptijd van één jaar of langer.

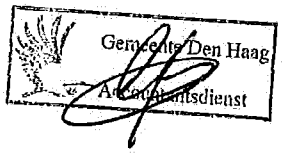
Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar
Vlottende schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. De vlottende schulden hebben een rente typische looptijd van korter dan één jaar.

Overlopende passiva
De overlopende passiva zijn ook gewaardeerd tegen nominale waarde.

Resultaatbepaling
Ontvangsten en uitgaven worden ten gunste c.q. ten laste gebracht van het jaar waarin de prestatie is geleverd. Subsidieverstrekkingen worden als volgt verantwoord:
- exploitatiesubsidies worden verantwoord in het jaar waarop ze betrekking hebben;
- bij projectsubsidies wordt de voorschotbetaling verantwoord in het jaar van betaling en de eindafrekening in het jaar van de beschikking.

Renten worden toegerekend aan het jaar waarin deze zijn opgebouwd.

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



6.2 Toelichting op de balans

Materiële vaste activa

Omschrijving	jaar	mnd	Restwaarde	Afs %	Aanschafwrd 01-01-2016	Cumulatieve Afschrijving 01-01-2016	Boekwaarde 01-01-2016	Investering 2016	Afschrijving 2016	Aanschafwrd 31-12-2016	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2016	Boekwaarde 31-12-2016
Machines en installaties												
Chipkaart apparatuur												
Distributieapparatuur chipkaart	2015	12	0,00	100%	115.522	115.522	0	0	0	115.522	115.522	0
ABRI's												
Diverse investeringen	2014	12	0,00	20%	1.840.208	196.810	1.643.398	0	368.042	1.840.208	564.851	1.275.356
Diverse investeringen	2015	12	0,00	20%	6.751.117	681.933	6.069.184	0	1.350.223	6.751.117	2.032.156	4.718.961
Diverse investeringen	2015	12	0,00	20%				35.847	7.169	35.847	7.169	28.678
Diverse investeringen	2016	6	0,00	20%			0	849.096	84.910	849.096	84.910	764.187
					8.591.325	878.742	7.712.582	884.943	1.810.344	9.476.268	2.689.086	6.787.182
Totaal machines en installaties					8.706.847	994.264	7.712.582	884.943	1.810.344	9.591.790	2.804.608	6.787.182
Aardgasbussen												
Vervoersmiddelen												
10 aardgasbussen	2015	12	250.000,00	33%	1.630.000	630.000	1.000.000	0	250.000	1.630.000	880.000	750.000
					1.630.000	630.000	1.000.000	0	250.000	1.630.000	880.000	750.000
Verbouwing Westersingel												
Verbouwing												
Verbouwingskosten Westersingel	2016	0	0,00	0%	0	0	0	5.780	0	5.780	0	5.780
					0	0	0	5.780	0	5.780	0	5.780
Totaal materiële vaste activa					10.336.847	1.624.264	8.712.582	890.723	2.060.344	11.227.570	3.684.608	7.542.962

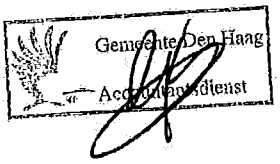
Machines en installaties *€ 6.787.182* *2015 € 7.712.582*

Haltevoorzieningen

In maart 2014 heeft het Stadsgewest Haaglanden een overeenkomst met de gemeente Den Haag gesloten voor de aanleg en het onderhoud van haltevoorzieningen in de gemeenten Den Haag, Westland, Delft en Midden-Delfland. Daarin is vastgelegd, dat alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) voor een periode van 15 jaar aan het Stadsgewest Haaglanden in economisch eigendom zijn overgedragen. Per 1 januari 2015 zijn deze rechten onverkort overgedragen aan de MRDH. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. Deze kosten worden geheel gefinancierd door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. In de loop van 2017 zullen beheer en onderhoud van de abri's aan de HTM worden overgedragen.

Boekwaarde per 1 januari 2016	€	7.712.582
Investeringen 2016	€	884.943
Afschrijving 2016	€	1.810.343 -
Boekwaarde per 31 december 2016	€	6.787.182

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



Aardgasbussen *€ 750.000* *2015 € 1.000.000*

De concessie voor het personenvervoer in de gemeente Den Haag is gegund aan HTMbuzz. Daarvoor werden de stadsbussen van HTM in december 2012 (door)geleverd via het Stadsgewest Haaglanden aan HTMbuzz. Ten gevolge van de door het Rijk opgelegde bezuinigingen op het openbaar vervoer is de dienstregeling aangepast. Hierdoor waren 20 bussen minder nodig. Deze bussen waren eigendom van het Stadsgewest Haaglanden. In 2014 zijn 10 bussen door het Stadsgewest verkocht en per 1 januari 2015 zijn 10 bussen verkocht aan de MRDH. Vanaf medio 2017 zullen de bussen verhuurd worden t/m september 2019. Daarna heeft de MRDH een Buy Back garantie waardoor de bussen aan MAN kunnen worden terug verkocht voor een waarde van € 25.000 per bus. Derhalve zal de MRDH de bussen afschrijven tot een waarde van € 250.000.

Boekwaarde per 1 januari 2016	€	1.000.000
Aanschaf 2016	€	0
Afwaardering 2016	€	250.000 -
Boekwaarde per 31 december 2016	€	750.000

De boekwaarde van de bussen is in 2016 aangepast aan de economische waarde. De afschrijving wordt gefinancierd uit de BDU-middelen. Vorig jaar zijn de bussen verantwoord onder voorraden.

Verbouwing Westersingel *€ 5.780* *2015 € 0*

In 2017 zal de MRDH verhuizen van Den Haag naar Rotterdam. Eind 2016 is er een start gemaakt met het opstellen van plannen inzake de verbouwing van het pand. De gemaakte kosten hiervan worden geactiveerd en zullen vanaf 2017 afgeschreven worden.

Boekwaarde per 1 januari 2016	€	0
Investeringen 2016	€	5.780
Afschrijving 2016	€	0 -
Boekwaarde per 31 december 2016	€	5.780

Immateriële vaste activa

Disagio op effecten *€ 0* *2015: € 162.578*

Het saldo van de disagio loopt in 2016 in zijn geheel weg met de verkoop van de effecten. Een overzicht hiervan is opgenomen in de paragraaf Financiering.

Financiële vaste activa

Effecten *€ 0* *2015 € 64.600.000*

De effectenportefeuille bestond ultimo 2015 uit een pakket obligaties van nominaal € 64,6 miljoen. De beurswaarde per 31 december 2015 bedroeg € 65,5 miljoen. In 2016 is de gehele effectenportefeuille verkocht. Voor een nadere toelichting op en een overzicht van deze beleggingen wordt verwezen naar de paragraaf Financiering.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Beleggingen BOR *€ 30.936.227* *2015 € 41.049.642*

In 2003 heeft het Stadsgewest Haaglanden de belegging van de gelden van het BOR-fonds aan BNG Vermogensbeheer (BVB) opgedragen en zijn deze middelen in een beleggingsfonds ondergebracht. Dit beleggingsfonds is door het Stadsgewest Haaglanden per 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH.
Opbrengsten worden direct weer belegd en komen conform de geldende afspraken direct ten goede aan het BOR-fonds. Omdat het BOR-fonds ultimo 2016 geheel is afgerekend, worden deze opbrengsten vanaf 2017 separaat verantwoord in de exploitatiecijfers van de Vervoersautoriteit.
Met de invoering van het verplicht schatkistbankieren in 2013 is conform de hiertoe aangepaste wet- en regelgeving bepaald, dat het saldo van dit beleggingsfonds in maximaal zeven jaar weer geheel liquide moet zijn gemaakt. Dat gebeurt door middel van jaarlijks vast te stellen opnames op basis van de resterende looptijd, uitgaande van het hiervoor genoemde maximum van zeven jaar. In 2019 vindt dus de laatste opname plaats. De waardering van de beleggingen door de erkende rating-bureaus was op balansdatum AAA (triple A) en AA (double A).

Belegging BNG Vermogensbeheer:		
Saldo per 1 januari 2016	€	41.049.642
Opnames	€	10.441.629-
	€	30.608.013
Beleggingsresultaat	€	328.214
Boekwaarde per 31 december 2016	€	30.936.227

Deelnemingen *€ 1.001* *2015 € 0*

HTM personenvervoer N.V.

Boekwaarde per 1 januari 2016	€	0
Aankoop 2016	€	1
Verkoop 2016	€	0 -
Boekwaarde per 31 december 2016	€	1

In 2016 heeft de MRDH 1 aandeel aangekocht van HTM personenvervoer N.V.

RET N.V.

Boekwaarde per 1 januari 2016	€	0
Aankoop 2016	€	1.000
Verkoop 2016	€	0 -
Boekwaarde per 31 december 2016	€	1.000

In 2016 heeft de MRDH 1 aandeel aangekocht van RET N.V.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

Kasgeldleningen	*€ 69.000.000*	*2015*	*€ 15.000.000*

De in 2015 verstrekte kasgeldleningen aan andere overheidsorganisaties zijn in 2016 geheel afgelost. Een overzicht daarvan is opgenomen in de paragraaf Financiering.

Op 22 december 2016 is een kasgeldlening verstrekt aan HTM. Deze dient ter overbrugging van de overname van het grootste deel van de totale leningenportefeuille van de gemeente Den Haag per 1 maart 2017. Een specificatie van deze lening is opgenomen in de paragraaf Financiering. De lening is afgelost op 28 februari 2017.

Rekening-courant 's Rijks schatkist	*€ 371.236.276*	*2015*	*€ 324.820.335*

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

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar			
(1)	Drempelbedrag	€ 4.052,96			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	**Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen**	**2.238**	**2.636**	**2.567**	**1.788**
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	1.815	1.417	1.486	2.265
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	651.479			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	500.000			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	151.479			
(1) = (4b)*0,0075 + (4c)*0,002 met een minimum van €250.000	Drempelbedrag	4.052,96			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	201.417	239.847	236.133	164.516
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	2.238	2.636	2.567	1.788

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Debiteuren € *4.235.575* *2015 € 3.014.598*

Het saldo van de debiteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Gemeenten:	€	4.030.892
Rijk:	€	189.558
Overig:	€	15.125
Totaal debiteuren	€	4.235.575

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

Belastingen € *40.391.384* *2015 € 34.152.386*

BTW ondernemer	-/-	€	27.570
BTW compensatiefonds		€	40.405.711
		€	40.378.141

De BTW/BCF - afrekening over 2016 vindt in januari 2017 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2016, die conform de richtlijnen per kwartaal (BTW) of per jaar (BCF) in 2016 en januari 2017 zijn ingediend. Het grootste aandeel hierin ligt in de aangifte 2016 voor het BTW-compensatiefonds.

Loonheffing	€	13.243
Sociale premies	€	0
	€	13.243

Deze vordering heeft betrekking op een correctie die eind december heeft plaatsgevonden. In 2017 zal deze vordering in zijn geheel worden ontvangen.

Overlopende activa

Nog te ontvangen bedragen € *5.000.484* *2015 € 127.677.745*

Hierin zijn onder meer begrepen diverse afrekeningen inzake doorschuif BTW (EV, DOVA en Bereik! € 86.000), vordering op het Stadsgewest Haaglanden (€ 560.000), een post van € 2.000.000 in verband met afrekeningen reclame opbrengsten abri's, diverse afrekeningen OV bedrijven (€ 740.000), nog te ontvangen bijdragen van de gemeenten voor de concessie regiotaxi 2016 (een bedrag van € 1.460.000) en een nog te ontvangen bedrag uit projecten EU € 45.000.

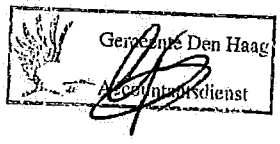
Vooruitbetaalde kosten € *38.340.186* *2015 € 15.440.563*

De grootste posten zijn een bedrag van € 15.000.000 als storting in het Werelds Netwerk aan Zee fonds van de gemeente Den Haag voor de verbreding van raillijn 1. Dit betreft een voorschot voor een project dat nog moet worden opgestart en waar dus nog geen prestaties voor zijn geleverd. Ee andere grote post is de voorschotbeschikking concessies 2017 ad € 23.000.000. Verder bevat de post een vordering op de stadsregio Rotterdam (€ 137.000), diverse vooruitbetaalde facturen (€ 200.000) en vorderingen op personeel (€ 2.500).

Liquide middelen

Banksaldi € *1.894.611* *2015 € 1.957.973*

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.



Eigen vermogen

Reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat	*€*	*100.000*	*2015 € 100.000*

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

Het verloop op deze post is als volgt:

Saldo per 1 januari 2016	€	100.000
Toevoeging i.v.m. weerstandscapaciteit	€	0
Saldo 31 december 2016	€	100.000

Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	*€*	*1.590.551*	*2015 € 20.000*

Deze reserve is in 2015 ingesteld om de volgende redenen:

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

Het verloop op deze post in 2016 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2016	€	20.000
Toevoeging 2016 (resultaatbestemming 2015)	€	2.367.228 +
Geaccordeerde Onttrekkingen 2016	€	796.677 -
Saldo 31 december 2016	€	1.590.551

De reeds bij begrotingswijziging geaccordeerde onttrekkingen zijn als volgt te specificeren:

Omschrijving	**Begrote onttrekking**	**Werkelijke onttrekking**	**Verschil**
Roadmap Next Economy	625.000	625.000	0
Diverse kleine doorlopende opdrachten	124.464	119.395	-5.069
Invoering Individueel Keuzebudget	46.600	52.282	5.682
Totaal onttrekking	**796.064**	**796.677**	**613**

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Resultaat boekjaar na geaccordeerde reservemutaties	*€ 899.474*	*2015 € 2.367.228*

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

Het jaar wordt afgesloten met een nog te bestemmen voordelig resultaat na geaccordeerde reservemutaties van € 899.474.

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om het resultaat over 2016 na geaccordeerde reservemutaties van € 899.474 toe te voegen aan enerzijds de Egalisatiereserve programma EV ad € 889.555 en de nieuw te vormen risicoreserve financieringen ad € 9.919.

Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

Garantiesom abri's	*€ 1.078.312*	*2015 € 1.078.312*

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

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

Crediteuren	*€ 26.747.483*	*2015 € 45.359.313*

De post crediteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Gemeenten:	€	14.955.825
Rijk:	€	4.288.284
Overig:	€	7.503.374
Totaal crediteuren	€	26.747.483

De post crediteuren loopt gedurende het boekjaar 2017 in zijn geheel af.

Overlopende passiva

Fondsen	*€ 431.336.664*	*2015 € 538.788.982*

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

Fonds BDU regio Rotterdam	€	345.757.293
Mobiliteitsfonds regio Den Haag	€	85.579.371
BOR-fonds regio Den Haag	€	0
Totaal	€	431.336.664

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

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Verder heeft de MRDH van de Haaglanden-gemeenten een inwonerbijdrage ten behoeve van het Mobiliteitsfonds regio Den Haag. Deze inleg komt uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. In 2011 is besloten deze bijdrage (€ 9,148 per inwoner, prijspeil 2014) in stand te houden tot en met 2017. Conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 zal met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonersbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven.

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

Het BOR-fonds betreft de nog niet bestede gelden voor regionale investeringsprojecten op het gebied van verkeer en vervoer. In het verleden (t/m 2009) hebben de provincie Zuid-Holland en het voormalig Stadsgewest Haaglanden initiële bijdragen in dit fonds gestort, welke door een eenmalige rijksbijdrage zijn verdubbeld. De uit dit fonds nog te betalen lopende projecten (waaronder de Rotterdamse baan) zijn in 2016 afgerond. Hiermee hebben wij voldaan aan de voorwaarde van het Ministerie van IenM.

Het verloop kan per fonds als volgt worden weergegeven:

Fonds BDU regio Rotterdam € 345.757.293

Balans per 1 januari 2016		€ 359.227.968
Bij: Rijksbijdrage 2016 regio Rotterdam		- 267.427.045
		€ 626.655.013
Af: Bestedingen programma Verkeer regio Rotterdam	€ 25.567.973	
Bestedingen programma Openbaar Vervoer idem	- 255.329.747	
		- 280.897.720
Balans per 31 december 2016		€ 345.757.293

Mobiliteitsfonds regio Haaglanden € 85.579.371

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

	Rijksbijdrage BDU		Bijdrage Haaglanden -gemeenten		Fondstotalen	
Balans per 1 januari 2016		55.612.789		65.641.167		121.253.956
Bij: Overheidsbijdragen		226.110.711		9.714.335		235.825.046
		281.723.500		75.355.502		357.079.002
Af: Bestedingen programma Verkeer regio Haaglanden	60.337.050		13.499.629		73.836.679	
Bestedingen programma Openbaar vervoer idem	197.662.953		0		197.662.953	
		258.000.003		13.499.629		271.499.632
Balans per 31 december 2016		23.723.497		61.855.873		85.579.371

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

BOR-fonds regio Den Haag € 0

Balans per 1 januari 2016		€ 58.307.058
Bij: resultaat beleggingsfonds BOR 2016		- 328.214
		€ 58.635.272
Af: Beheervergoeding beleggingsfonds BOR 2016	€ 38.012	
Bestedingen programma Verkeer regio Den Haag	- 0	
Bestedingen programma Openbaar vervoer idem	- 58.597.260	
		58.635.272 -
Balans per 31 december 2016		€ 0

Te betalen kosten € 104.887.671 2015 € 47.867.285

Deze post bestaat voor een groot deel uit kosten inzake werkelijke voortgang investeringsprojecten Va (€ 67.500.000), nog te ontvangen eindafrekeningen in verband met concessie verleningen (€ 20.000.000) en jaar afrekeningen van samenwerkingsverbanden en projecten (€ 1.769.829). De overige kosten zien op diverse projecten waar goederen of diensten zijn geleverd en wij begin 2017 een factuur voor hebben ontvangen.

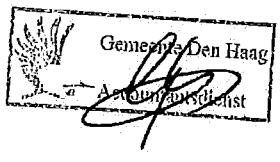
Hierna volgt een uitsplitsing van de afrekeningen van samenwerkingsverbanden en projecten

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

Saldo per 1 januari 2016	€ 520.221
Toevoeging	€ 274.372
Vrijval	€ - 100.000
Saldo per 31 december 2016	€ 694.593

SkVV
De Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer (SkVV)is een samenwerkingsverband tussen de stadsregio's om het beleid op het gebied van Verkeer en Vervoer af te stemmen. Na opheffing van de stadsregio's is SkVV nog een kwartaal blijven bestaan, met name om een nieuwe, op openbaar vervoer gerichte organisatie van de twaalf provincies en de twee nieuwe vervoerregio's vorm te gaan geven. In dit kwartaal werden de inhoudelijke werkzaamheden die SkVV in eerdere jaren verrichtte op het gebied van openbaar vervoer voortgezet. SkVV werd in 2015 gefinancierd door de beide vervoerregio's en de provincies Overijssel, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant, zijnde de provincies waarin de voormalige Stadsregio's gelegen waren. De afrekening met de deelnemers aan het SkVV heeft begin 2016 plaatsgevonden.

Saldo per 1 januari 2016	€ 311.923
Toevoeging	€ 23.684
Vrijval	€ 335.607-
Saldo per 31 december 2016	€ 0



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

Saldo per 1 januari 2016	€	46.367
Toevoeging	€	0
Vrijval	€	46.367-
Saldo per 31 december 2016	€	0

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

Saldo per 1 januari 2016	€	227.765
Toevoeging	€	114.921
Vrijval	€	0 -
Saldo per 31 december 2016	€	342.686

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

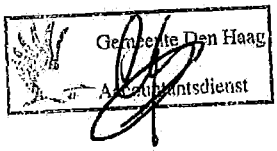
Het ministerie van IenM heeft in het kader van de mobiliteitsaanpak korte termijn cofinanciering ter beschikking gesteld voor DVM Zuidvleugel. Hiermee worden mensen ingehuurd voor de Regiodesk, opleidingen verzorgd en onderzoeken gedaan.
In het verslagjaar hebben geen mutaties op deze post plaatsgevonden.

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

In het verslagjaar hebben geen mutaties op deze post plaatsgevonden.

Vooruitontvangen bedragen € 1.938.552 2015 € 261.317

Dit betreft vooruitontvangen gelden voor het project aanlanding HSE-CS, vooruit gefactureerde loonkosten van een detachering, vooruitontvangen gelden voor het programma EV en vooruitontvangen huur stalling.



Niet uit de balans blijkende verplichtingen
Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedrijfsvoering	€ 641.075
Programma Verkeer	- 444.561.164
Programma Openbaar Vervoer	- 2.270.589.253
Programma Economisch Vestigingsklimaat	- 2.386.184
Programma Samenwerkingsverbanden	- 625.755
Totaal	€ 2.718.803.431

De niet uit de balans blijkende verplichtingen voor bedrijfsvoering bestaan uit diverse huurovereenkomsten en diverse opdrachten voor inhuur. Op 9 december 2016 heeft het AB de huurintentie getekend voor de huur van het pand op de Westersingel 12 te Rotterdam. Begin 2017 is de huurovereenkomst gesloten voor een duur van 10 jaar ingaande op 1 maart 2017.

De verplichtingen van het programma Verkeer zijn inclusief de meerjarige verplichtingen inzake het project Rotterdamse baan ad. € 334,7 miljoen.
In het totaal van de bij het programma Openbaar Vervoer opgenomen verplichtingen zijn tevens de verplichte kapitaallasten vanaf 2017 van de investeringen van HTM (€ 732,1 miljoen) en RET (€ 970,1 miljoen) begrepen. Dat geldt ook voor de reeds aangegane meerjarige verplichtingen voor de ombouw van de Hoekse lijn ad. € 238,9 miljoen, het Actieprogramma Openbaar Vervoer ad. € 69,5 miljoen, vervoersknoop Bleizo € 41,0 miljoen en Netwerk Randstadrail ad. € 29,9 miljoen.

De niet uit de balans blijkende verplichtingen die per ultimo 2016 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan bestaan uit drie onderdelen:

- Het betreft de vanaf 2015 verstrekte en nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015. In totaal is er in 2015 en 2016 voor € 4.287.000 aan bijdragen verleend. Op deze bijdragen is voor € 2.383.800 aan voorschotten verleend. De stand van de niet uit de balans blijkende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt daarmee ultimo 2016 € 1.903.200;
    - Dekking: een deel van deze verplichtingen maakte al onderdeel uit van de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. Daarnaast resteerde nog een klein deel onvoorzien. Voor het benodigde restant (€ 312.700) wordt een toevoeging vanuit het resultaat voorgesteld. Zie voor een verdere toelichting de toelichting op de programmafinanciën van het programma Economisch Vestigingsklimaat.

- Op 9 december 2016 heeft het algemeen bestuur ingestemd met een subsidievoorstel van € 350.000 aan InnovationQuarter ter uitvoering van de Jaarafspraken 2017. Het betreft de uitvoering van het Investor Relations programma en de doorontwikkeling van de fieldlabs. Daarnaast zijn ten laste van de begroting 2017 in 2016 een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat ultimo 2016 om een bedrag van € 133.100.
    - Dekking: programmabudget programma Economisch Vestigingsklimaat 2017.

De verplichtingen voor de samenwerkingsverbanden zien op Bereik! en DOVA. De MRDH is hier partner in. Voor Bereik! zijn er naast de MRDH nog 5 partners en voor DOVA zijn dit er naast de MRDH nog 13.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Deze verplichtingen worden vanaf 2017 uit de volgende bronnen gefinancierd:

Fondsen Vervoersautoriteit	€ 2.715.230.364
Reclameopbrengsten abri's	- 400.859
Bijdragen samenwerkingsverbanden	- 625.755
Bijdragen regiogemeenten	- 2.546.453
Totaal	€ 2.718.803.431

6.3 Toelichting op de programmarekening

In dit hoofdstuk wordt het resultaat over 2016 geanalyseerd. Tevens is hier een overzicht van de incidentele baten en lasten en een bestemmingsvoorstel opgenomen.

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

Pensioenen en andere lange termijn - personeelskosten

De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP).
De pensioenregels schrijven voor dat de beleidsdekkingsgraad 128% moet zijn. Ook mag die niet langer dan 5 jaar onder 104,2% liggen.
De dekkingsgraad van ABP is per 31 december 2016 96,6% en voldoet daarmee niet aan de wettelijke vereisten. Deze is gestegen naar 98,8% per 28 februari 2017. De zgn. beleidsdekkingsgraad (het gemiddelde van de dekkingsgraden van de twaalf voorgaande maanden) bedraagt per voornoemde datum 93,2%.
De MRDH heeft geen aanvullende verplichting anders dan door hogere premies.

Verantwoording concessiebedragen

Elk jaar verleent de bestuurscommissie vervoersautoriteit aan vervoerders een subsidie voor het uitvoeren van hun vervoersconcessie. Deze subsidie is gebaseerd op een bijdrage per dienstregeling uur (DRU). Over de DRU's wordt tenminste elk kwartaal gerapporteerd aan de MRDH (MIPOV rapportage). Onder meer via deze verantwoording controleert de MRDH of de afgesproken DRU's worden gerealiseerd. Deze controles bieden de MRDH voldoende zekerheid dat deze subsidies juist en rechtmatig worden besteed.
De OV subsidies die zijn verleend voor het jaar 2016, worden vanaf het derde kwartaal 2017 vastgesteld door de MRDH.

Verantwoording subsidiebedragen

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

De belangrijkste bepalingen ten aanzien van subsidieverlening, bevoorschotting en vaststelling luiden als volgt:
Regio Rotterdam: De subsidie wordt in beginsel bij de subsidievaststelling betaald. Er kan eenmaal een voorschot worden verleend. Een eerste voorschot van 50% van de subsidie wordt betaald nadat de aanvrager met een daarvoor bestemd formulier heeft laten weten dat met de uitvoering

Gemeente Den Haag
Archiefinformatiedienst

van het project is gestart. Nadat het project of programma is uitgevoerd en nadat een eindverslag, vergezeld van een schriftelijke verklaring van de opdrachtgever dat het werk of de maatregelen is respectievelijk zijn uitgevoerd overeenkomstig het plan op grond waarvan de subsidie is verleend, en van een controleverklaring van de onafhankelijke accountant die aangeeft dat het eindverslag in overeenstemming is met de subsidievoorwaarden uit deze subsidieverordening en de afgegeven beschikking tot subsidieverlening, wordt de subsidie vastgesteld. Op basis van de vaststelling kan de aanvrager een factuur sturen ter hoogte van de vaststelling na aftrek van het reeds verstrekte voorschot. Indien de vaststelling lager is dan het reeds verstrekte voorschot zal de aanvrager een factuur ontvangen.
Regio Haaglanden: De bestuurscommissie Vervoersautoriteit kan een voorschot verstrekken van 50% van het beschikte bedrag onder de voorwaarde, dat moet worden aangetoond dat tenminste 50% van het project is gegund. Een aanvraag tot vaststelling moet binnen 26 weken na ingebruikname of na afronding van een project zijn ingediend. Deze moet vergezeld gaan van een eindrapportage inclusief accountantsverklaring.

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

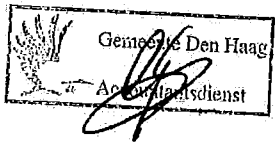
Incidentele baten en lasten

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

- Stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- Bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

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

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

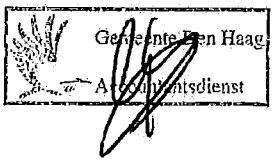


Incidentele baten en lasten	Realisatie 2016	Verschil gewijzigde begroting en realisatie 2016	Gewijzigde begroting 2016
Lasten per programma			
Programma 1 - Verkeer	13.733.991	-1.466.009	15.200.000
Programma 2 - Openbaar Vervoer	23.840.182	-7.494.651	31.334.833
Programma 3 - Economisch Vestigingsklimaat	1.289.788	119.788	1.170.000
Programma 4 - Samenwerkingsverbanden	0	0	0
Totaal lasten	**38.863.961**	**-8.840.872**	**47.704.833**
Baten per programma			
Programma 1 - Verkeer	23.861.120	0	23.861.120
Programma 2 - Openbaar Vervoer	12.523.260	-3.330.719	15.853.979
Programma 3 - Economisch Vestigingsklimaat	604.019	59.019	545.000
Programma 4 - Samenwerkingsverbanden	0	0	0
Totaal baten	**36.988.399**	**-3.271.700**	**40.260.099**
Resultaat vóór bestemming	**-1.875.562**	**5.569.172**	**-7.444.734**
Toevoeging aan reserves			
structureel	0	0	0
incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	0	0	0
incidenteel nog te accorderen	899.474	899.474	0
Onttrekking aan reserves			
structureel	-796.677	-613	-796.064
incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage		0	
Saldo na bestemming	**-1.978.359**	**4.670.311**	**-6.648.670**

Programma 1: Verkeer
Betreft de bestedingen voor de projecten Beter Benutten (€ 8.7 miljoen) en Vervoersknoop Bleizo (€ 5 miljoen) en de daarmee samenhangende incidentele rijksbijdragen BDU (€ 22,1 miljoen) en een gemeentelijke bijdrage (€ 1,8 miljoen)..

Programma 2: Openbaar Vervoer
Dit zijn de projectbestedingen binnen het Actieprogramma Openbaar Vervoer (AROV € 14,1 miljoen) en het project Aanlanding Haags startstation Erasmuslijn (HSE € 9,7 miljoen) en de daarmee corresponderende incidentele rijksbijdrage BDU (AROV € 5,3 miljoen) en een incidentele bijdrage van Rijkswaterstaat (HSE € 7,2 miljoen).

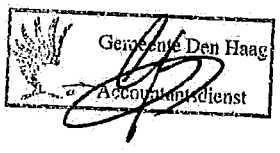
Programma 3: Economisch Vestigingsklimaat
Dit betreft de kosten van het opstellen van de Roadmap Next Economy en de daarmee samenhangende gemeentelijke bijdragen.



Besteding lasten programma's Verkeer en Openbaar vervoer

De bestedingen binnen het programma Verkeer zijn naar hun aard als volgt te specificeren:

	Realisatie 2016	Realisatie 2015
Regio Den Haag		
Verleende subsidies grote projecten	€ 115.718.674	€ 35.730.539
Verleende subsidies kleine projecten	- 11.994.770	- 26.010.524
Verleende opdrachten/eigen inkoop	- 5.098.037	- 1.879.507
	€ 132.811.481	€ 63.620.570
Regio Rotterdam		
Verleende subsidies grote projecten	€ 4.699.706	€ 6.158.853
Verleende subsidies kleine projecten	- 18.099.858	- 22.191.937
Verleende opdrachten/eigen inkoop	- 3.853.766	- 1.452.554
	€ 26.653.330	€ 29.803.344



en voor het programma Openbaar vervoer als volgt:

	Realisatie 2016	Realisatie 2015
Regio Den Haag		
Concessies vervoerders	€ 154.709.960	€ 139.738.481
Verleende subsidies grote projecten	- 39.877.558	- 37.505.183
Verleende subsidies kleine projecten	- 2.074.306	- 6.357.082
Verleende opdrachten/eigen inkoop	- 16.739.106	- 12.755.562
	€ 213.400.930	€ 196.356.308
Regio Rotterdam		
Concessies vervoerders	€ 187.170.043	€ 194.633.284
Verleende subsidies grote projecten	- 58.765.917	- 67.997.664
Verleende subsidies kleine projecten	- 5.664.090	- 3.961.778
Verleende opdrachten/eigen inkoop	- 4.713.525	- 1.685.327
	€ 256.313.575	€ 268.278.053

Toelichting financiële afwijkingen programmarekening

Programma Verkeer
De realisatieverschillen ten opzichte van 2015 en de begroting zijn grotendeels toe te schrijven aan de jaarlijks wijzigende omvang van infrastructurele projecten. Zoals ook blijkt uit het jaarlijks bij de begroting opgenomen IPVa verschillen de investeringsvolumes soms sterk per jaar.
Daarnaast zijn de projectbestedingen in de begroting gebaseerd op de geraamde betaaldata van de hiervoor beschikbaar gestelde subsidies en overige bijdragen. In de jaarrekening daarentegen zijn de bestedingen daarentegen conform het BBV verantwoord op basis van de feitelijke projectvoortgang. De daardoor ontstane verschillen zijn vooral zichtbaar bij het project Rotterdamse baan, waar de feitelijke projectvoortgang ultimo 2016 een stand laat zien van € 87 miljoen, terwijl de daadwerkelijke bijdragen vanuit de MRDH conform de begroting 2016 ca. € 57 miljoen hebben bedragen. Dit verschil wordt pas in 2018 ingelopen, wanneer de hiervoor beschikbaar gestelde extra BDU-bijdragen daadwerkelijk zullen worden uitgekeerd.
In 2015 is in beide regio's het nieuwe programma Beter Benutten vervolg van start gegaan, terwijl het oude programma Beter Benutten in 2015 en ook in 2016 nog financieel werd afgewikkeld. Met name in de lasten regio Haaglanden is dit zichtbaar. Het grootste verschil in voornoemde regio wordt veroorzaakt door de start van de werkzaamheden aan de boortunnel van het project Rotterdamse baan.

De overbesteding van de directe lasten binnen het programma Verkeer ad. € 47,1 miljoen is als volgt te verklaren:

Rotterdamse baan		€ 29,5 miljoen
Fietsbrug over Rijn-Schiekanaal		- 4,3 miljoen
Fietsproject Pijnackerse poort		- 1,2 miljoen
Reconstructie N233 Duurzaam veilig		- 1,0 miljoen
Komkommerweg Pijnacker-Nootdorp		- 4,6 miljoen
Oostelijke randweg Pijnacker fase 2		- 0,9 miljoen
DVM Zuidvleugel verkeerscentrales Den Haag		- 1,1 miljoen
Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord		- 1,0 miljoen
N57/N218 ongelijkvloerse kruising		- 2,0 miljoen
DRIP's Bereik! Drechtsteden		- 1,8 miljoen
Overige uitgaven per saldo	-/-	- 0,3 miljoen

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Lasten regio Haaglanden
Voor het project Rotterdamse baan was in 2016 € 57 miljoen aan bestedingen begroot, terwijl de daadwerkelijke realisatie door de gemeente Den Haag € 87 miljoen bedroeg, waardoor er € 30 miljoen aan nog te betalen kosten zijn opgenomen in 2016. De daadwerkelijke afrekening van dit bedrag is overigens conform de afgegeven beschikking gepland voor 2018.

Lasten regio Rotterdam
De projecten Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord, N57/N218 ongelijkvloerse kruising en DRIP's Bereik! Drechtsteden zijn geheel in 2016 uitgevoerd, reden waarom daarvoor een nog te betalen post is opgenomen. Hiermee was in de begroting geen rekening gehouden.

Eind 2016 zijn er verzoeken tot vaststelling ingediend voor de projecten Fietsbrug over Rijn-Schiekanaal, Fietsproject Pijnackerse Poort en Reconstructie N233 Duurzaam Veilig waardoor er een bedrag van € 6,58 miljoen is opgenomen als nog te betalen kosten. Daarmee was in de begroting geen rekening gehouden.

De projecten Komkommerweg fase 1 en 2, Oostelijke Randweg Pijnacker fase 2 en DVM Zuidvleugel verkeerscentrales Den Haag zijn toch voor een groot deel uitgevoerd in 2016, waarvoor een nog te betalen post is opgenomen van in totaal € 6,62 miljoen. De uiteindelijke eindverantwoordingen zijn overigens nog niet ontvangen. Dit was eveneens niet in de begroting opgenomen.

Rente regio Rotterdam
De gerealiseerde rentebaten betreffen de aan het verslagjaar toe te rekenen rente op de in 2016 verkochte obligatieportefeuille. De lagere opbrengst ten opzichte van 2015 is een gevolg van het daadwerkelijk aflopen van voornoemde portefeuille in de loop van 2016.

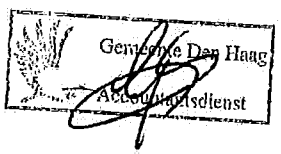
Onttrekking regiofonds BOR regio Haaglanden
Dit betreft vooral de dekking van de in 2016 uitgaven voor de Rotterdamse baan. De benodigde vervolgdekking komt uit de BDU. Het regiofonds BOR is hiermee geheel besteed. Bij de SiSa-jaarverantwoording ten behoeve van het ministerie van I&M wordt de verantwoording over 2016 van dit fonds dan ook als eindafrekening beschouwd.

Programma Openbaar vervoer
De onderbesteding van de directe lasten binnen het programma Openbaar vervoer ad. € 38,4 miljoen is veroorzaakt door:

Netwerk Randstadrail	€ 7,1 miljoen
Actieprogramma Openbaar vervoer	- 7,9 miljoen
Tramlijn 1	- 7,9 miljoen
Raillijn 19	- 0,9 miljoen
Risicoreservering Hoekselijn	- 13,5 miljoen
Overige uitgaven per saldo	- 1,1 miljoen

Lasten regio Haaglanden
De onderbesteding is veroorzaakt doordat de uitvoering van infrastructurele projecten vertraagd is ten opzichte van de begroting. Dit betreft voornamelijk de projecten Netwerk RandstadRail, lijn 1 en lijn 19.

Lasten regio Rotterdam
De onderbesteding is veroorzaakt doordat de risicoreservering voor de Hoekselijn in 2016 nog niet behoefde te worden aangesproken.



De hiervoor genoemde onderbestedingen zijn derhalve niet te beschouwen als meevallers. De geraamde bestedingen vinden alleen later plaats dan in 2016 was voorzien.

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

Programma Economisch vestigingsklimaat
Er is binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat € 830.000 minder besteed aan lasten dan begroot.
Deze onderbesteding bestaat uit de volgende onderwerpen:

4. Procesmiddelen	: €	117.400 minder besteed
5. Bijdrageregeling	: €	438.800 minder besteed
6. Apparaatslasten	: €	273.700 minder besteed

Ad 1 Procesmiddelen
De onderbesteding van € 117.400 wordt hoofdzakelijk verklaard doordat binnen de werkvelden een aantal projecten in 2016 nog niet gestart kon worden, danwel anderszins worden opgepakt.

Ad 2 Bijdrageregeling
De onderbesteding van € 438.800 kan als volgt worden toegelicht. In de begroting was voor dit onderdeel € 2.500.000 begroot, hiervan is in 2016 € 2.394.700 daadwerkelijk verleend aan bijdragen aan gemeenten en resteert een onverplicht budget van € 105.300.
De begroting van € 2.500.000 diende tevens ter dekking van de bevoorschotting en afrekening van in 2015 en 2016 verleende bijdragen. Aan de gemeenten is € 1.156.100 aan voorschotten verleend op in 2016 verleende bijdragen en € 905.100 is bevoorschot en afgerekend op in 2015 verleende bijdragen. Totale lasten bedroegen in 2016 € 2.061.200. De onderuitputting op het lastenbudget bedraagt daarmee € 438.800.

Ad 3 Apparaatslasten
Er is binnen dit programma € 274.000 minder aan apparaatslasten besteed dan begroot. Dat betreft voor € 69.000 een voordeel op directe salariskosten, respectievelijk € 14.000 op doorbelaste salariskosten vanwege lagere inschalingen. Voor € 191.000 betreft dit een voordeel op doorbelaste materiële overheadkosten. Zie voor een verdere toelichting op de apparaatslasten de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering.

Er is binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat € 59.000 meer aan baten gerealiseerd dan begroot. Dit betreft de verrekening van de voorgeschoten kosten inzet programmadirecteur Roadmap Next Economy.

Analyse resultaat

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

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

	Jaarrekening 2016	Gewijzigde begroting 2016
Voordelig resultaat vóór bestemming	102.797	-796.677
Geaccordeerde reservemutaties		
Toevoeging algemene reserve programma EV	0	0
Onttrekking egalisatiereserve programma EV	796.677	796.677
Resultaat inclusief geaccordeerde reservemutaties	899.474	0
Bestemmingsvoorstel		
Toevoeging risicoreserve financieringen	-9.919	0
Toevoeging egalisatiereserve programma EV	-889.555	0
Saldo na resultaatsbestemming	0	0

De afwijking tussen begroot en werkelijk resultaat vóór bestemming wordt veroorzaakt door de in hoofdstuk 2.2 reeds toegelichte onderbesteding binnen het programma Economisch vestigingsklimaat en de vorming van de risicoreserve financieringen zoals uitgelegd is hoofdstuk 3.4.

Bestemmingsvoorstel

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om het resultaat over 2016 na geaccordeerde reservemutaties van € 899.474 toe te voegen aan enerzijds de Egalisatiereserve programma EV ad € 889.555 en de nieuw te vormen risicoreserve financieringen ad € 9.919.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

6.4 Verantwoording 2016 conform SISa

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

SISa bijlage verantwoordingsinformatie 2016 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 10 januari 2017

I&M	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27/01* € 414.840.757	Ontvangen BDU-bijdrage I&M (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27/02* € 493.537.757	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27/03* € 4.400.427	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27/04* € 543.298.151	Correctie over besteding (T-1) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27/05*	Eindsaldo/-reservering (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E27/06* € 369.480.790
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen Omschrijving *Aard controle n.v.t.* *Indicatornummer: E27/07* 1 [redacted]	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen Bedrag *Aard controle R* *Indicatornummer: E27/08*				
I&M	E28	Regionale mobiliteitsfondsen Besluit Infrastructuurfonds Provincies en Wgr+ regio's	Eindsaldo (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicatornummer: E28/01* € 58.307.058	Dotatie regio in (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E28/02*	Dotatie rijk in (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E28/03*	Rentebaten (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E28/04* € 328.214	Besteding (jaar T) uit het fonds (onderscheid herkomst middelen niet nodig) *Aard controle R* *Indicatornummer: E28/05* € 58.635.272	Eindsaldo (jaar T) *Aard controle R* *Indicatornummer: E28/06* € 0
			Eindverantwoording Ja/Nee *Aard controle n.v.t.* *Indicatornummer: E28/07* Ja					

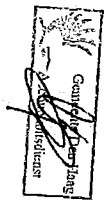
Gemeente Den Haag
Ontvangstdienst

6.5 WNT-gegevens

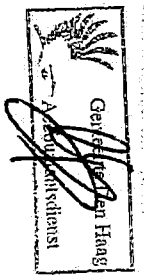
Overeenkomstig de uitgangspunten van de per 1 januari 2013 van kracht geworden Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) dient de Metropoolregio Rotterdam Den Haag te voldoen aan de vastgestelde normering van de bezoldiging aan topfunctionarissen en publicatie daaromtrent in de jaarrekening.
De bezoldigingsnorm voor de toetsing is omschreven in artikel 2.3 van de wet WNT en voor 2016 bepaald op € 252.000 (topfunctionarissen zonder dienstbetrekking), inclusief onkostenvergoedingen en voorzieningen ten behoeve van beloningen betaalbaar op termijn.

Ter voldoening aan de voorgeschreven publicatieplicht in het kader van de WNT onderstaand een overzicht van de leden van het Algemeen- en Dagelijks bestuur, bestuurscommissie Va, bestuurscommissie EV alsmede de secretarissen in 2016 en de bezoldiging, die – indien van toepassing in 2016 is uitgekeerd.

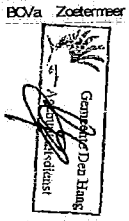
		Dagelijks bestuur					belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2016	vast	variabel		
db/ab	Rotterdam	A. Aboutaleb	Voorzitter	1-1 t/m 31-12-2016	€ 26.850	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Den Haag	J.J. van Aartsen	Fv. voorzitter	1-1 t/m 31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Ridderkerk	A. Altena	Lid	1-1 t/m 31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Rijswijk	M.J. Bezuijen	Lid	1-1 t/m 31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Westland	J. van der Tak	Lid	1-1 t/m 31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.



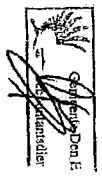
		Algemeen bestuur						belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Uitkeringen wegens beeindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum		bezoldiging 2016	vast	variabel		
ab	Albrandswaard	H. Wagner	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Barendrecht	J. van Belzen	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Brielle	G.G.J. Rensen	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Capelle aan den IJssel	J.F. Koen	Lid	1-1 t/m3-1-2106	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ad	Capelle aan den IJssel	P. Oskam	Lid	4-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Delft	G.A.A. Verkerk	Lid	1-1 t/m15-7-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Delft	A.H. Hekker	Lid (plv.)	16-7 t/m1-9-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Delft	J.M. van Bijsterveldt	Lid	2-9 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	Th.J.A.M. de Bruijn	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	K. Klein	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Hellevoetsluis	M. Junius	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Krimpen aan den IJssel	M.W. Vroom	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Lansingerland	P.H. van der Stadt	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Leidschendam-Voorburg	H. van der Sluijs	Lid	1-1 t/m26-8-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Leidschendam-Voorburg	S. Bruines	Lid (plv.)	27-8 t/m5-9-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Leidschendam-Voorburg	K. Tigelaar	Lid	6-9 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Maassluis	T.J. Haan	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Midden-Delfland	H. Horlings	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Nissewaard	J.W. Mijnans	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rijnacker-Nootdorp	F. Ravestein	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	P.J. Langenberg	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	M. Struijvenberg	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Schiedam	C.H.J. Lamers	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Vlaardingen	A.B. Blase	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Wassenaar	J.Th. Hoekema	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westvoorne	P.E. de Jong	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Zoetermeer	Ch. B. Aptroot	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.



		Bestuurscommissie Vervoersautoriteit									
								belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum		bezoldiging 2016	vast	variabel		
BCVa	Albrandswaard	J.E. de Leeuwe	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Barendrecht	L. van Noort	Lid	1-1 t/m13-9-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Barendrecht	D. Vermeat	Lid	14-9 t/m29-11-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Barendrecht	P.W.J. Luijendijk	Lid	30-11 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Capelle aan den Ussel	D. van Sluis	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Delft	L.B. Harpe	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Den Haag	Th.J.A.M. de Bruijn	plv. Voorzitter	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Hellevoetsluis	C.J.A. van Lith	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Krimpen aan den Ussel	G. Boudestein	Lid	1-1 t/m10-11-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Krimpen aan den Ussel	A.J. de Leeuw	Lid	11-11 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Lansingerland	S. Fortuyn	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Leidschendam-Voorburg	F.J. Kist	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Maassluis	C. Reijsler	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Midden-Delfland	H.H.V. Horlings	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Nissewaard	C. Mourik	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijnacker-Nootdorp	P.M. Metzer	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Ridderkerk	V.A. Smit	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijswijk	R. van Herrert	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rotterdam	P.J. Langenberg	Voorzitter	1-1 t/m31-12-2016	€	26.850	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Schiedam	M.J.C. Houtkamp	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Vlaardingen	R. van Harten	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Wassenaar	L. Doorn	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westland	A.W. Meijer	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westvoorne	P. Blok – van Warkhoven	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Zoetermeer	M.J. Rosier	portefeuillehouder Middelen Va	1-1 t/m31-12-2016	€	17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.



		Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat									
								belast. Onkosten vergoeding		Omvang dienstverband	Uitkeringen wegens beeindiging dienstverband
		Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2016	vast	variabel		
BCEV	Albrandswaard	M. Goedknegt	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Barendrecht	D. Vermaat	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Capelle aan den IJssel	E.M.C. Faassen	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Delft	F. Förster	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Den Haag	I. van Engelshoven	Voorzitter	1-1 t/m31-12-2016	€ 26.850	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Hellevoetsluis	P.D. Hofman	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Krimpen aan den IJssel	C.A. Oosterwijk	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Lansingerland	A. Abee	plv. Voorzitter	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Leidschendam-Voorburg	S. Bruines	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Maassluis	J.M.H. Evers	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Midden-Delfland	H.H.V. Horlings	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Nissewaard	C. Mourik	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijnaker-Nootdorp	J. van Egmond	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Ridderkerk	H. Dokter	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijswijk	R. van Herrert	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rotterdam	M.J.W. Struijvenberg	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Schiedam	A. van Steenderen	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Vlaardingen	R. de Vries	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Wassenaar	S. Verschoor	Lid	1-1 t/m22-4-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Wassenaar	F.F. Blommers	Lid	17-5 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westland	T.A.M. Duijvestijn	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westvoorne	A.L. van der Meij	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Zoetermeer	M.E. van Leeuwen	Lid	1-1 t/m31-12-2016	€ 17.900	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.



	Metropoolregio Rotterdam Den Haag						belast. Onkosten vergoeding			Uitkeringen wegens beeindiging dienstverband
	Naam	Functie	periode	Individueel WNT-Maximum	bezoldiging 2016	vast	variabel	Omvang dienstverband		
MRDH	A.W.H Bertram	Secretaris-Generaal	1-1 t/m 31-12-2016	€ 71.600	€ 65.054	€ -	€ -	16 uur		n.v.t.

Beloning	€ 58.829,00
Belon. Betaalbaar op termijn	€ 6.225,00
Belast var.Vaste vergoeding	€ -
Soc. Verz. Premies	€ -
Pensioenpremie etc.	€ -
Totaal	€ 65.054,00

Gemeente Den Haag
Griffie

Deel 3 Overige gegevens

Hoofdstuk 7 Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 21 juni 2017;

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

Besluit

1. de jaarstukken 2016 vast te stellen met een resultaat boekjaar na geaccordeerde reservemutaties van € 899.474;
2. het resultaat boekjaar na geaccordeerde reservemutaties van € 899.474 deels toe te voegen aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (€ 889.555) en het restant toe te voegen aan de risicoreserve financieringen (€ 9.919);

Aldus besloten in de openbare vergadering van 7 juli 2017 van het algemeen bestuur.

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

ing. A. Aboutaleb
voorzitter

Hoofdstuk 8 Controleverklaring

Hierna is de controleverklaring van de accountant opgenomen.

Bijlage 1: samenstelling bestuursorganen MRDH 2016 (per 31-12-2016)

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

Dagelijks bestuur

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

Algemeen bestuur

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

Presidium Vervoersautoriteit

Voorzitter	:	de heer Langenberg (Rotterdam)
Vice-voorzitter	:	de heer De Bruijn (Den Haag)
Portefeuillehouder Middelen Va	:	de heer Rosier (Zoetermeer)
Lid	:	de heer L.B. Harpe (Delft)
Lid	:	de heer V. Smit (Ridderkerk)

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit

Albrandswaard	:	mevrouw J.E. de Leeuwe
Barendrecht	:	de heer P.W.J. Luijendijk
Brielle	:	de heer A.A. Schoon

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

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

Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat

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

Voor het algemeen bestuur geldt dat voor elk lid ook een plaatsvervangend lid is benoemd. Leden van de bestuurscommissies kunnen zich laten vervangen door een lid uit hun college.

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

Bijlage 2 Toelichting op gebruikte afkortingen

BBV	Besluit begroting en verantwoording
BDU	Brede doeluitkering
BCF	BTW Compensatiefonds
BLDO	Besluit Leningvoorwaarden Decentrale Overheden
Bleizo	Bleiswijk-Zoetermeer
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BO	Bestuurlijk Overleg
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BVB	BNG Vermogens Beheer
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CIPTEC	Collective Innovation for Public Transport
CXXN	Connexxion
DIV	Digitale Informatie Voorziening
DOVA	Decentrale OV-autoriteiten
DRIP	Dynamisch Route-informatiepaneel
DRIS	Dynamisch reisinformatiesysteem
DRU	Dienstregeling uur
DVM	Dynamisch Verkeers Management
EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
EPZ	Economische Programmaraad Zuidvleugel
EV	Economisch vestigingsklimaat
FIDO	Wet financiering decentrale overheden
GO	Georganiseerd Overleg
HRM	Human Resources Management
HSE	Haags Startstation E-lijn
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
IQ	InnovationQuarter
LDE	Leiden Delft Erasmus Universiteit
LTK	Landelijke Tarievenkader
MaVa	Maasvlakte Vaanplein
MIPOV	Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
NIA	Nederlands Investerings Agentschap
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NRR	Netwerk RandstadRail
NS	Nederlandse Spoorwegen
NWB	Nederlandse Waterschapsbank
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OR	Ondernemingsraad
OTB	Ontwerptracebesluit
OV	Openbaar vervoer
P+R	Park en Ride
PZH	Provincie Zuid-Holland
RET	Rotterdamse Elektrische Tram
RI	Regionaal Investeringsprogramma
RNE	Roadmap Next Economy

Gemeente Den Haag
Accountantsdienst

ROVB	Regionaal Openbaar Vervoer Beraad
RUDDO	Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden
RWS	Rijkswaterstaat
SBA	Strategische Bereikbaarheidsagenda
SiSa	Single audit, Single Information
SkVV	Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer
SOS	School op Safe
TB-OV	Tarievenbureau Openbaar Vervoer
TU	Technische Universiteit
UAB	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid
UFDO	Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden
Va	Vervoersautoriteit
VvE	Vereniging van Eigenaren
WNT	Wet Normering Topinkomens
WUR	Wageningen University & Research

Gemeente Den Haag
Archiefdienst